ANNO X – N. 27

5 LUGLIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, luglio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 24 *maggio* 1917, *n.* 981, *concernente le concessioni di costruzione ed esercizio di opere marittime* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici e pei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con il ministro della marina;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per le concessioni di costruzione ed esercizio di opere marittime destinate all'impianto di cantieri navali e in gènere di altri stabilimenti e servizi portuali rivolti a soddisfare urgenti bisogni dell'economia nazionale, il Governo del Re è autorizzato a derogare dalle norme di procedura stabilite dalla legge (testo unico) 2 aprile 1885, n. 3095, e dal regolamento 26 settembre 1904, n. 713.

Art. 2.

Sono considerate fra le opere di cui al precedente articolo anche gli impianti meccanici per lo scarico, il trasbordo ed il convogliamento della merce ad opifici od a scali circostanti al porto di sbarco.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 giugno 1917, n. 150.

Art. 3.

Sulle domande dirette ad ottenere le concessioni di cui ai precedenti articoli e sui relativi progetti dovrà essere sentito, in sostituzione di ogni altro parere, quello di una Commissione nominata dal ministro dei lavori pubblici e così composta:

a) di un presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ne avrà la presidenza;

b) di un ispettore superiore del genio civile;

c) del capo della competente divisione della Direzione generale delle opere marittime;

d) del capo della divisione porti della Direzione generale della marina mercantile;

e) di un ufficiale superiore di vascello, dello stato maggiore della R. marina;

f) di un rappresentante del Ministero dell'industria, commercio e lavoro.

Per l'esame delle domande di concessione di cui all'articolo 2 faranno parte della Commissione anche un rappresentante dell'ufficio speciale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici ed un rappresentante dell' Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Alle concessioni si farà luogo con R. decreto su proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari di concerto coi ministri dei lavori pubblici e della marina.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — CORSI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *giugno* 1917, *n.* 1012, *col quale lo stanziamento del capitolo n.* 55 *dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917, *è aumentato di L.* 100,000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 24 dicembre 1916 n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento del capitolo n. 55: « Spese per assistenza e rimpatrio di equipaggi di navi mercantili affondate, ecc. », dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-1917 è aumentato di lire centomila (L. 100,000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 giugno 1917, n. 152.

DECRETO LUOGOTENENZIALE, 25 *giugno* 1917, *n.* 1017, *col quale è aggiunta la « seta tratta, addoppiata o torta » ai prodotti serici dei quali è vietata l'esportazione verso determinati paesi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758 e 6 agosto 1914, n. 790, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci;

Visto il R. decreto 13 novembre 1914, n. 1232, col quale fu vietata la rispedizione all'estero delle merci di vietata esportazione giunte ad un porto dello Stato con destinazione per l'Italia;

Visti il decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, n. 15, col quale fu coordinata in testo unico la lista delle merci di vietata esportazione ed approvata la relativa tabella, ed il successivo decreto Luogotenenziale 8 ottobre 1916, n. 1281, col quale fu vietata la esportazione di prodotti serici per alcune destinazioni;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai prodotti serici di cui all'articolo unico del decreto Luogotenenziale 8 ottobre 1916, n. 1281, dei quali è vietata l'esportazione

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 giugno 1917, n. 150.

verso determinati paesi, è aggiunta la « seta tratta, addoppiata o torta ».

Art. 2.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — SONNINO — GIARDINO — TRIANGI — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 76. (M. e L.).

Apertura all'esercizio dei raddoppi Triolo e Coppella.

I. — Apertura all'esercizio del raddoppio Triolo.

Col giorno 16 *maggio* 1917 è stato aperto all'esercizio, per incroci e precedenze, il nuovo raddoppio denominato « Triolo » sulla linea C. Mare A.-Foggia fra le stazioni di S. Severo e Rignano G., provvisto dei seguenti impianti:

Fabbricato di servizio alla progressiva km. 506 + 500 ed a sinistra nel senso della linea C. Mare-Foggia;

Binari di corsa, due in discesa verso Foggia del 0,64 ‰ compresi fra le progressive km. 506 + 097,50 e km. 506 + 909,45, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 720: entrambi i deviatoi sono muniti di fermascambi F. S., gemelli.

Segnali di protezione, due semafori di 1ª categoria situati a sinistra dei treni ai quali comandano, alla distanza di m. 150 dal corrispondente deviatoio estremo tanto quello verso C. Mare A. che quello verso Foggia, e preceduti entrambi a m. 900 dal relativo semaforo d'avviso.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5278 con la chiamata T. R.

II. — Apertura all'esercizio del raddoppio Coppella.

Col giorno 28 *giugno* 1917 è stato aperto all'esercizio per incroci e precedenze il nuovo raddoppio denominato « Coppella » sulla linea C. Mare Adr.-Foggia fra le stazioni di Montenero P., e di Termoli, provvisto dei seguenti impianti:

Fabbricato di servizio alla progressiva km. 433 + 800 ed a destra della linea nel senso C. Mare Ad.-Foggia.

Binari di corsa, due in discesa verso Foggia del 0,2 per mille compresi fra le progressive Km. 433 + 376,00 e Km. 434 + 212,65

corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 745: entrambi i deviatoi sono muniti di fermascambi F. S., gemelli.

Segnali di protezione, due semafori di 1ª categoria situati a sinistra dei treni ai quali comandano, entrambi alla distanza di m. 150 dal corrispondente deviatoio estremo e preceduti dal relativo semaforo di avviso alla distanza di m. 921 quello lato C. Mare, e di m. 900 quello lato Foggia.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5275 con la chiamata C. P.

In conseguenza di quanto sopra, nella Prefazione generale (Parte seconda) all'orario generale di servizio, si dovrà aggiungere a pagina 5 fra i nomi di Conza-Andretta e di Corace:

Coppella (raddoppio). . . ./A/159/;

a pag. 10 fra i nomi di Trino Vercellese e di Trivigno:

Triolo (raddoppio). . . /A/159.

Ordine di servizio N. 77. (M. C.)

Limitazioni nei trasporti di merci.

(Vedi ordine di servizio n. 69-1917).

1° — In eccezione al punto 3° dell'Ordine di servizio n. 69 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 24 del 14 giugno 1917, potranno essere accettati a p. v. a carro completo anche a distanze superiori a 500 chilometri i trasporti di:

a) cereali, legumi secchi e loro farine; derrate alimentari; frutta, ortaglie e verdure; acque, bevande, spiriti e vini; coloniali e drogherie; olii vegetali e materie grasse (1);

b) macchine agricole; cascami, avanzi e concimi (1); zolfo, leucite; prodotti chimici, industriali, e generi medicinali (1);

(1) Cioè tutte le merci elencate nelle tariffe speciali a p. v. 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109 e 123.

c) sacchi vuoti, imballaggi, scatole di latta per conserve alimentari e recipienti vuoti;

d) giornali, carta per giornali, inchiostro da stampa;

e) masserizie per traslochi di funzionari ed agenti delle amministrazioni dello Stato;

f) benzina, petrolio ed altri olii minerali, coke, pirite;

g) materie tessili greggie, filate o tessute (1);

h) materiali destinati a stabilimenti per costruzioni navali;

i) merci spedite per conto di imprese assuntrici di lavori d'interesse militare o per conto di stabilimenti ausiliari, quando le spedizioni siano richieste dalla Direzione trasporti del R. esercito a mezzo del Servizio movimento o direttamente alle Divisioni movimento;

l) merci provenienti da oltre mare in partenza dagli scali marittimi e merci dirette agli scali marittimi per l'imbarco;

m) apparati, materiali e stampati telegrafici per l'Amministrazione delle Poste e Telegrafi.

2° — Le norme che valgono per l'accettazione dei trasporti in carri ordinari si applicano anche per l'accettazione dei trasporti delle stesse merci in carri privati.

Sono invece esclusi dalla limitazione di percorso i trasporti di *carri privati vuoti* inscritti nel parco veicoli F. S. o in quello di altre amministrazioni, sia per il ritorno alla stazione di deposito, sia per l'invio alla stazione di carico. Tali trasporti continuano ad essere disciplinati dal Regolamento per i carri privati e dalle disposizioni per essi stabilite dalle tariffe internazionali.

3° — La disposizione di cui al punto 10° dell'Ordine di servizio su ricordato, riguardante i trasporti da o per l'estero, vale tanto per quelli effettuati in servizio diretto, quanto per quelli appoggiati ad una stazione di transito con Amministrazioni italiane in servizio cumulativo, o ad una stazione di transito internazionale. La stazione di Como San Giovanni è, all'effetto delle rispedizioni, assimilata alle stazioni di transito internazionale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 22 *ed ai controllori del materiale.*

---

(1) Cioè tutte le merci elencate nelle tariffe speciali a p. v. 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109 e 123.

Ordine di servizio N. 78. (S. F. s. S.).

Trasformazione in casa cantoniera della fermata di Floristella delle ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia).

A partire dalla mezzanotte del 9 luglio 1917 la fermata di di Floristella, del tronco Assoro-Grottacalda, delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia) sarà trasformata in casa cantoniera ed ammessa solamente al servizio locale dei viaggiatori e a quello dei bagagli non eccedenti il peso di kg. 50 per spedizione e verrà esercitata da un guardiano con le norme in uso per le case cantoniere, di cui agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo ».

Le corrispondenze per le quali detta casa cantoniera rilascierà biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria risultano dal prospetto « Allegato *A* ».

Il Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze curerà di provvedere, in tempo, i nuovi biglietti a fascicolo, da darsi in caricamento alla stazione di Valguarnera dalla quale la Casa cantoniera di Floristella li preleverà al bisogno, e provvederà altresì i fascicoli C. I. 264, per la registrazione dei bagagli in partenza.

La detta casa cantoniera invierà giornalmente i prodotti viaggiatori a Valguarnera, per essere contabilizzati nei modi d'uso.

Nell'elenco delle stazioni del Compartimento di Palermo, allegato all'Ordine di servizio n. 184-1913, si dovrà depennare il nome di Floristella e la relativa lettera *E*.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » :

a pag. 104 nella tabella polimetrica n. 137 considerare il nome di Floristella come scritto in carattere corsivo.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » a pag. 28, nella colonna 1ª aggiungere al nome di Floristella la caratteristica di casa cantoniera e nelle colonne 12, 13, 14 e 15 depennare le indicazioni esistenti.

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali è inserito il nome di Floristella aggiungere al nome medesimo l'indicazione di casa cantoniera.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 78-1917.

Prezzo dei biglietti di corsa semplice in distribuzione alla Casa cantoniera di Floristella.

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Specie dei biglietti	Prezzi compreso l'aumento del 20 %		Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
				1ª classe	3ª classe	
Floristella	Assoro Piazza Armerina	Assoro	Corse semplici	3.15	1.50	Valguarnera
		Mulinello		2.50	1.10	
		Valguarnera		0.75	0.40	
		Grottacalda		0.25	0.20	

Ordine di servizio N. 79 (M. C.).

Servizio di corrispondenza con la ferrovia Civita Castellana-Viterbo.

In conformità ad apposita convenzione stipulata con la Società tramvie e ferrovie « Roma Nord » a datare dal 9 luglio 1917 viene attivato il servizio di corrispondenza per i valori e per le merci con la ferrovia Civita Castellana-Viterbo.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti da una parte e quelle della ferrovia Civita Castellana-Viterbo dall'altra si effettua per mezzo della stazione di Viterbo Porta Fiorentina e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni di detta ferrovia, salvo le esclusioni di cui al punto 2; comprende le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, nonchè i veicoli, il bestiame, il numerario, le carte-valori, gli oggetti preziosi ed i feretri.

Sulla ferrovia Civita Castellana-Viterbo non esiste il trasporto delle merci a piccola velocità accelerata. I trasporti carteggiati sulle ferrovie dello Stato a piccola velocità accelerata avranno corso sulla ferrovia suddetta a grande velocità od a piccola velocità ordinaria, a seconda della richiesta fatta dal mittente sul documento di trasporto.

2. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono escluse dal servizio di corrispondenza:

a) le merci di lunghezza superiore a metri 10 o che comunque richiedano l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 10 tonnellate.

b) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato.

3. *Stazioni della ferrovia Civita Castellana-Viterbo ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e distanze dalla stazione di scambio.* — Le stazioni della ferrovia Civita Castellana-Viterbo ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi cui sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Viterbo Porta Fiorentina risultano dal prospetto allegato al presente ordine di servizio.

4. *Trasporti da e per le stazioni di Civita Castellana Centrale e Civita Castellana Catalano.* — La stazione di Viterbo Porta Fiorentina pei trasporti eseguiti in servizio di corrispondenza da e per le stazioni di Civita Castellana Centrale e Civita Castellana Catalano compilerà mensilmente, in duplice esemplare, un elenco mod. C¹-485 da invarsi l'uno al Controllo cumulativo italiano in Firenze, l'altro alla Direzione generale della Società tramvie e ferrovie « Roma Nord » in Roma.

5. *Trasbordo dei carri.* — I trasporti di merci a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e disposizioni in vigore sulle F. S. ed i carri misti a G. V. ed a P. V. O., aventi un carico non inferiore a 30 quintali se in destinazione della ferrovia Civitacastellana-Viterbo o rispondenti alle condizioni dei carri normali vigenti sulle F. S., se in destinazione di quest'ultime, saranno, a cura della ferrovia suddetta, trasbordati dai propri carri a quelli delle F. S. e viceversa negli appositi binari di trasbordo costruiti adiacenti alla stazione di Viterbo Porta Fiorentina ed alla medesima allacciati a mezzo di apposito binario.

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

6. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo

i regolamenti in vigore sulle ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni della ferrovia Civita Castellana-Viterbo.

7. *Documenti di trasporto. — Tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni contenute nell'articolo 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (edizione 1° luglio 1909), pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e susseguenti.

8. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio deve essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci, integrandolo con l'aggiunta di L. 0.50 per tonnellata quando esso sia costituito dalle sole spese di stazione, cioè non contenga le quote per le operazioni di carico o scarico.

I trasporti di merci a G. V. a carro completo e quelli di merci a P. V. A. devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio, della tassa di transito di L. 0.60 a tonnellata.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o di scarico, per le dette stazioni il diritto fisso viene ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

9. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Il ricevimento e la consegna delle merci saranno regolati come appresso:

a) tutte le merci a G. V. e P. V. O. non a carro completo, salva l'eccezione per i trasporti a P. V. O. contenuta nel seguente comma *c*), il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi saranno dalla Concessionaria consegnati e ritirati a sua cura e spesa

negli uffici e magazzini delle F. S. della stazione di Viterbo Porta Fiorentina;

b) le merci caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato s'intendono consegnate in via di fatto nella suddetta stazione;

c) le spedizioni invece a carro completo, o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore sulle F. S., come pure i carri misti a G. V. ed a P. V. O., aventi un carico non inferiore a 30 quintali, se in destinazione della Concessionaria, rispondenti alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali a G. V. ed a P. V. O. vigenti sulle F. S. se in destinazione di quest'ultime, verranno consegnate e ritirate sul binario di cui all'art. 5.

10. *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalla Concessionaria nei propri impianti di trasbordo viene fatta a cura della Concessionaria stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle ferrovie dello Stato.

11. *Constatazione delle mancanze, avarie, ecc. — Riserve.* — Col ricevimento incondizionato in via di fatto delle merci in piccole partite e di quelle caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato cessa la responsabilità dell'Amministrazione consegnante e comincia quella dell'Amministrazione ricevente per ogni e qualsiasi avaria, ammanco, ecc., che in seguito venisse riscontrato.

Per le spedizioni a carro completo o da considerarsi come tali e per quelle in carri misti piombati, ricevuti dalle F. S. in modo simbolico, la Concessionaria dovrà rispondere, in base ai processi verbali e documenti che le verranno comunicati, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero imputabili alla Concessionaria stessa.

Per i carri carichi in destinazione della Concessionaria ogni responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato cessa con la consegna dei carri fatta dall'Amministrazione mede-

sima agli incaricati della Concessionaria sul binario di cui all'articolo 8 sub *c*), verso firma di ricevuta sul mod. *M*-539.

Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili riscontrate in contraddittorio nel riconoscimento delle merci, si devono fare constare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall' agente dell' Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti devesi inoltre redigere, pure in contradittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, devono scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità riscontrata dalle stazioni delle ferrovie dello Stato o dalle Amministrazioni corrispondenti devono, nei termini e con le modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate alla stazione di Viterbo Porta Fiorentina che le comunicherà alla ferrovia corrispondente.

In senso inverso, la predetta stazione deve notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della ferrovia stessa.

12. *Giacenze e rifiuti.* — Per le merci rifiutate o per qualsiasi motivo giacenti le stazioni d'arrivo devono corrispondere direttamente con quella di Viterbo Porta Fiorentina, osservando le norme e le disposizioni vigenti sulle ferrovie dello Stato.

13. *Trasporti in servizio. — Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente, colle medesime restrizioni, i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Viterbo Porta Fiorentina deve attenersi, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, per quanto non è specificato nel presente ordine di servizio, alla convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione a quanto è detto nel presente ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell' « Allegato », devono essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) »:

— nella parte III a pag. 6 riportare l'indicazione:

Società tramvie e ferrovie « Roma-Nord » — Ferrovie Civitacastellana-Viterbo, pag. 185.

— nell'*elenco alfabetico delle stazioni* aggiungere, nelle sedi opportune, il nome delle stazioni della detta ferrovia con l'indicazione della pag. 185.

— alla pag. 185 riportare tutte le indicazioni contenute nell' « Allegato ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (parte seconda) si dovrà:

alle pagine 12, 13 e 15 inserire, nelle opportune sedi, i nomi delle stazioni della nuova ferrovia Civitacastellana-Viterbo col relativo numero della linea ed alla pag. 21 riportare l'indicazione:

Società tramvie e ferrovie « Roma-Nord » (7).

/712/ Civitacastellana-Viterbo/.

facendo figurare in calce la chiamata (7) nel modo seguente:

id. id. di corrispondenza per i valori e merci.

Inoltre nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche, ecc. (edizione giugno 1914) », a pag. 65, la nota (*c*) deve essere modificata come appresso:

Stazione di transito con la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo e di scambio con la ferrovia Civita Castellana-Viterbo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio n. 79–1917.

Tramvie e Ferrovie " Roma Nord "

Società Anonima con sede in Bruxelles

Direzione generale: ROMA

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Viterbo Porta Fiorentina	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi					
			Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori	Gru fisse – Quantità	Gru fisse – Portata in tonnellate	Bilance a ponte – Quantità	Bilance a ponte – Portata in tonnellate	Sagoma-limite
La Quercia	Civita Castellana-Viterbo	2	G (2) (3)	(1)	P (2) (3)	—	—	—	—	—	—	—	—
Bagnaia.		4	G	(1)	P	VB	—	1	—	—	—	—	S
Vitorchiano		7	G	(1)	P	VB	—	1	—	—	—	—	S
Soriano nel Cimino		14	G	(1)	P	VB	GP	1	—	—	—	—	S
Vallerano-Canepina		21	G	(1)	P	VB	GP	1	—	—	—	—	S
Vignanello		22	G	(1)	P	VB	—	1	—	—	1	20	S
Corchiano.		29	G	(1)	P	VB	—	1	—	—	—	—	S
Fabrica di Roma		33	G	(1)	P	VB	—	1	—	—	—	—	S
Faleri.		38	G (2)	(1)	P (2)	—	—	1	—	—	—	—	—
Civita Castellana Catalano. .		43	G	(1)	P	VB	—	1	—	—	1	20	S
Civita Castellana Centrale . .		44	G	(1)	P	VB	GP	1	—	—	—	—	—

(1) I trasporti da eseguirsi a p. v. a. con le Ferrovie dello Stato saranno effettuati sulla ferrovia Civita Castellana-Viterbo a g. v. od a p. v. o. a seconda della richiesta del mittente.

(2) Escluse le merci infiammabili.

(3) Escluse le merci a carro completo.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci di lunghezza superiore a metri 10 o che comunque richiedano l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 10 tonnellate;

b) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(*Legge 19 giugno 1913, n. 641*).

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 15 del 12 aprile 1917 la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 30 giugno 1917, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1, § 1, della legge)						Sussidi temporanei ad orfani (art. 1, § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (art. 1, § 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	importo		N.	importo		N.	importo	N.	importo	N.	importo		N.	importo	
Approvate dal 1° aprile 1917 a tutto il 30 giugno 1917	1912-13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1913-14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1914-15	—	—	—	2	614	20	1	504	—	—	—	—	—	1	4	86
	1915-16	1	612	88	22	9.690	66	10	3.740	1	468	1	14	96	1	5	76
	1916-17	368	279.787	—	191	107.544	48	146	51.422	7	2.010	4	42	01	6	64	83
	1917-18	81	63.430	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aggiungendo quelle approvate precedentemente	......	10231	7.894.367	10	2620	1.520.447	63	1799	638.395	69	24.708	155	1.332	53	47	536	14
Si ha un totale a tutto il 30 giugno 1917. . .		10681	8.238.197	31	2835	1.638.296	97	1956	694.061	77	27.186	160	1389	50	55	611	59

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il 31 marzo 1917, le seguenti concessioni:

1°) SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI:
(Art. 1, n. 2, lettera *c* della legge)

N. 3, a favore degli orfani sottoindicati:

1) CARMELA, ERMINIA e GIUSEPPA, orfane del macchinista pensionato AIELPO Rosario (2099): L. 360 annue, con decorrenza 1° novembre 1916;

2) ANNA e GIOVANNA, orfane del guardiano pensionato RIZZI Cataldo (63127): L. 312 annue, con decorrenza 1° gennaio 1917;

3) ADALGISA, orfana del capo manovra pensionato D'AURELIO Domenico (65900): L. 240 annue, con decorrenza 1° aprile 1917.

2°) - ASSEGNI ALIMENTARI VITALIZI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(Art. 1, n. 3, lettera *e* della legge)

N. 15, a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex agenti:

1) BELLINI Euterpe, vedova del portiere CASAGRANDE Enea (120817): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1916;

2) BENEDETTI Egeria, vedova del deviatore BARBUTI Giovanni (107054): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1917;

3) SINOPOLI Maria, madre del portiere CARACCIOLO Raffaele (150291): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1917;

4) BARDI Annunziata, vedova dell'applicato PARENTI Lionello (116091): L. 360 annue, con decorrenza 1° marzo 1917;

5) BENSI Maria, vedova dell'operaio di 2ª classe MIRCONE Luigi (163475): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1917;

6) LOMBARDI Amalia, vedova PANZONE, madre dell'applicato tecnico principale BONARELLI Apollo (36127): L. 360 annue, con decorrenza 1° febbraio 1917;

7) BACONCINI Amelia e BACONCINI Iginia, sorelle del capo

stazione di 2° grado BACONCINI Paride (49277): L. 468 annue, con decorrenza 1° marzo 1917;

8) PELLEGRINI Maria, vedova del manovale FANTINI Attilio (140462): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1917;

9) MAROTTA Maria Concetta, vedova del cantoniere MASCIA Annibale (149875): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1917;

10) CIAMPANI Lucettina, vedova dell'applicato CHIARI Guido (148825): L. 360 annue, con decorrenza 1° aprile 1917;

11) MARRONI Giulia, vedova dell'operaio di 1ª classe GIUSEPPETTI Tito (110909): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1917;

12) GIANNETTINI Almerinda, vedova dell'applicato principale GAUDIOSI Pasquale (8005): L. 360 annue, con decorrenza 1° settembre 1916;

13) LORETO Mariannina, vedova del frenatore DURELLI Annibale (141489): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1917;

14) BIONDI Zaira, vedova del macchinista VILLORESI Ubaldo (116429): L. 300 annue, con decorrenza 1° maggio 1917;

15) RODRIQUEZ Grazia, figlia nubile maggiorenne dell'applicato RODRIQUEZ Antonino (2415): L. 360 annue, con decorrenza 1° giugno 1917.

3°) RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE.

(Art. 2 penultimo capoverso della legge)

N. 20 orfani qui appresso indicati:

1) ALDERICO, orfano dell'applicato principale IOZZELLI Celso (35322);

2) OLGA, orfana del macchinista BERTOLINI Ettore (110458);

3) ANTONIO, orfano del macchinista PASCHETTA Biagio (76512);

4) ANNA, orfana dell'operaio di 1ª classe DAVINO Andrea (64225);

5) CARMINE, orfano del cantoniere ZERENGA Gaetano (87112), a condizione che il tutore concorra nelle spese di ricovero, oltrechè

con la quota parte del sussidio temporaneo, anche con la quota di pensione spettante all'orfano sul fondo pensioni;

6) Carlo, orfano del capo squadra cantonieri Vitali Duilio (110886);

7) Gaetano, orfano dell'operaio di 3ª classe Fascina Vincenzo (101847);

8) Domenico, orfano dello scritturale Langella Pasquale (75140);

9) Giuseppe, orfano del capo squadra manovratori Suppini Arturo (42667);

10) Sestilio, orfano del guardamerci Costa Enrico (34091), a condizione che il tutore concorra nelle spese di ricovero, oltrechè con la quota parte del sussidio temporaneo, anche con la quota di pensione spettante all'orfano sul fondo pensioni;

11) Eduardo, orfano dell'accenditore Cannistraro Teodoro (142318);

12) Gennaro, orfano del macchinista Frigione Giuseppe (68094);

13) Michele, orfano del guardiano Carretta Matteo (32193);

14) Mario, orfano dell'applicato Sollazzo Amedeo (32847);

15) Immacolata, orfana del capo conduttore Dellisanti Ignazio (103725);

16) Pietro, orfano dell'operaio di 2ª classe Mondaini Salvatore (25919);

17) Diocle, orfano del guardia di stazione Querci Giuseppe (106761);

18) Teresina, orfana del manovratore Lodovichi Giovanni (108852);

19) Grazia, orfana del fuochista c. m. v. Puglia Francesco (4232);

20) Giovanni, orfano del capo stazione di 3° grado Campanella Secondo (56934).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne

affidata l'assistenza e la sorveglianza di orfani ricoverati in istituti di educazione e di istruzione, e di orfani del terremoto del 1908:

CATANZARO: GRECO cav. ing. Garibaldi, ispettore capo di quella Sezione Lavori;

COTRONE: NETO geom. Mariano, ispettore di quel Riparto Lavori;

FOLIGNO: FIORESE Pietro, applicato principale di quella Sezione Lavori;

GROSSETO: MORI Alessandro, capo di quella stazione;

RIETI: MASCI Giuseppe, ff. ispettore, Riparto Movimento di Aquila;

TREVI: BECCHI Ettore, capo di quella stazione.

Dal sotto-ispettore sig. cav. uff. Giuseppe VILLANIS della Divisione Movimento di Torino, è stata donata all'Opera di Previdenza, in occasione del suo collocamento a riposo, una cartella del Debito pubblico del capitale nominale di L. 100 consolidato 5 %).

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(169637) - **Persico** Francesco — operaio di 2ª classe — Squadra rialzo Milano Scalo Farini — soldato di fanteria — morto il 9 maggio 1917.

(112551) - **Vettori** Vito — applicato — Controllo merci Pisa — sottot. di fanteria — morto il 28 maggio 1917.

- **Scotti** Angelo — cantoniere avventizio — Sezione lavori Ovest Milano — soldato di fanteria — morto il 15 agosto 1916.

- **Vitale** Giuseppe — cantoniere avventizio — Sezione lavori Taranto — soldato di fanteria — morto il 16 settembre 1916.

(43602) - **Longo** rag. Archimede — applicato — Servizio lavori — tenente di fanteria — morto il 29 aprile 1917.

- **Pazzagli** Giulio — a. applicato avventizio — Div. lavori Firenze — sottot. di fanteria — morto il 14 maggio 1917.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(133417) - **Arrigo** Antonio — guardia di stazione — Div. Movimento di Palermo — guardia di finanza — morto l'11 dicembre 1916.

MORTI IN SERVIZIO FERROVIARIO VITTIME DEL DOVERE.

- **Di Donna** Michele — fuochista avventizio — Esercizio navigazione — morto il 15 maggio 1917.

- **Lodi** Ugo — carbonaio avventizio — Esercizio navigazione — morto il 15 maggio 1917.
- **Corso** Francesco Paolo — carbonaio avventizio — Esercizio navigazione — morto il 15 maggio 1917.
- **Di Luca** Aniello — carbonaio avventizio — Esercizio navigazione — morto il 15 maggio 1917.
- **Civolani** Umberto — giovanotto avventizio — Esercizio navigazione — morto il 15 maggio 1917.

SENTENZE

Dazio comunale di consumo - Esenzione dei materiali da costruzione delle opere inerenti all'esercizio delle ferrovie - Cavalcavia sostituito al P. L.

Il cavalcavia costruito in sostituzione di un passaggio a livello divenuto più largo e più onerato per l'ampliamento del piazzale ferroviario imposto dalle accresciute esigenze dell'esercizio, è opera inerente all'esercizio ferroviario, ai sensi dell'art. 229 *legge lav. pubb. comechè servente alla doppia finalità della speditezza e regolarità dell'esercizio ferroviario, e della sicurezza e continuità, del transito pubblico cittadino, anche se per la maggiore comodità di questo gli Enti locali interessati abbiano contribuito nella spesa relativa.*

Perciò ai materiali occorrenti a siffatta costruzione compete per intero la esenzione dal dazio comunale, prevista dall'art. 20 *della vigente legge daziaria.* (1).

TRIBUNALE GENOVA — Sent. 6-14 dicembre 1916 — (*Pres.* Bogliolo - *Est.* Gobbi). — Comune di Genova c. Ferrovie e Soc. Ital. Chini.

FATTO.

I lavori di ampliamento dello scalo merci di Terralba, in territorio del comune di Genova, fecero sorgere fra questo municipio e l'amministrazione delle ferrovie dello Stato molteplici questioni che vennero definite colla convenzione transattiva 23 aprile 1912.

(1) Ved. Cassazione Roma nel Bollettino c. a. P. IV, pag. 157.

In essa, fra l'altro, all'art. 2 venne stabilito il patto che l'amministrazione ferroviaria nel termine di tre anni avrebbe costruito a propria cura e spese traverso il nuovo scalo merci il cavalcavia di Terralba della larghezza di 15 metri per il disimpegno del passaggio a livello esistente al chilometro 1,507 della linea Genova-Spezia tra le vie Giovanni Torti e S. Martino d'Albaro.

La costruzione del cavalcavia fu data in appalto all'Anonima Società Italiana « Chini » per contratto 27 dicembre 1912, nel quale all'art. 7 fu stabilito che nei prezzi fissati col precedente art. 4 si intendevano compenetrati anche i dazi di dogana e di consumo sui materiali da costruzione. Al nulla osta richiestogli per introduzione di materiali necessari a tale costruzione rispose il comune di Genova l'otto maggio 1913 che il relativo dazio di consumo era stato preventivato in L. 14036, e che perciò al rilascio del nulla osta era necessario premettere il deposito della terza parte di detta somma in L. 4678,66 salvo la liquidazione definitiva a lavoro ultimato. Non valsero le ragioni spiegate dall'amministrazione delle ferrovie e dalla Società « Chini », per convincere il municipio che i materiali occorrenti per l'erezione del cavalcavia dovevano essere introdotti con esenzione di dazio a termini dell'art. 200 della legge sul dazio consumo T. U. 7 maggio 1908; sicchè la Società « Chini », per non subire intralci nei lavori, depositò il 24 settembre 1913 le richieste lire 4678.66.

Conformemente però alle fatte riserve la Società « Chini » ricorreva tosto alla Giunta municipale di Genova chiedendo l'esonero dal pagamento del dazio in questione.

La Giunta con deliberazione 30 ottobre 1913 respingeva la domanda della Società la quale appellava da tale decisione, presentando ricorso 29 novembre 1913 al prefetto di Genova; ma anche il prefetto respingeva il ricorso con decreto 25 febbraio 1914. La Società Italiana « Chini » denunziava in data 2 aprile 1914 il decreto prefettizio al Ministero delle finanze, il quale con decreto 2 gennaio 1915 dichiarava esenti da dazio consumo, siccome inerenti all'esercizio delle strade ferrate, i materiali impiegati per la costruzione del cavalcavia di cui si tratta. Il comune di Genova deliberava allora di ricorrere all'autorità giudiziaria, e con atti di citazione 12 e 16 aprile e 24 maggio 1915 chiamava in giudizio innanzi questo Tribunale tanto l'amministrazione delle ferrovie

dello Stato, quanto la Società Italiana « Chini », per sentire, con sentenza di provvisoria esecuzione e col favore delle spese del giudizio, dichiarare che i materiali occorrenti per la costruzione del cavalcavia di Terralba in Genova debbono essere sottoposti al dazio comunale, e conseguentemente sentirsi condannare in solido, in via alternativa o come meglio, a pagargli la somma di tale titolo, da liquidarsi in prosieguo di causa in base al regolamento comunale, sotto deduzione delle lire 4678,66 già versate, oltre gli interessi. (*Omissis*)

DIRITTO.

Per dirimere la presente controversia il Collegio deve risolvere la questione se i materiali impiegati nella castruzione del cavalcavia di Terralba siano o meno esenti dal dazio comunale, a mente dell'art. 20 del testo unico di legge sui dazi interni di consumo approvato con R. decreto 7 maggio 1908, pel quale i comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sovra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio.

Tale disposizione è riprodotta e precisata nell'art. 51 del regolamento 17 giugno 1909 che stabilisce: « sono esenti da dazio i materiali impiegati nelle costruzioni e nelle riparazioni di edifici e di altre opere stabili inerenti alla costruzione e all'esercizio delle strade ferrate e degli arsenali di terra e di mare ». Il comune di Genova sostiene che il cavalcavia di cui trattasi non può considerarsi inerente e necessario all'esercizio della ferrovia, inquantochè non è destinato a soddisfare ai bisogni del servizio ferroviario, ma costituisce un'opera puramente stradale, riservata al solo transito dei veicoli e dei pedoni; che inoltre la costruzione del cavalcavia neppure può rivestire il carattere accennato in virtù dell'art. 229 della legge sui lavori pubblici, per il quale il costruttore di una strada ferrata è obbligato a stabilire le comunicazioni pubbliche e private che la sua opera venisse ad interrompere, e ciò per il motivo che l'ampliamento dello scalo ferroviario non era venuto a modificare sostanzialmente le condizioni della via Terralba, la quale anche prima attraversava a livello in quel punto un im-

portante numero di binari. Rileva poi il comune di Genova che la intera spesa di costruzione del cavalcavia era stata da lui assunta in proprio coll'articolo primo della convenzione stipulata colla amministrazione ferroviaria il 23 aprile 1912, pel quale appunto, nel riassunto degli accordi e dei conguagli la somma preventivata per la completa costruzione del cavalcavia di Terralba sarebbe stata dal comune pagata. Da ciò trae l'amministrazione comunale argomento per affermare che non è lecito consentire alle ferrovie dello Stato, dopo aver sostenuto e contrattualmente stabilito nei suoi precedenti accordi col comune che l'opera in questione è estranea all'esercizio ferroviario e di solo interesse comunale per caricare della spesa relativa solamente il comune, di sostenere oggi la tesi prefettamente inversa onde sottrarsi al pagamento del dazio.

Per apprezzare al loro giusto valore gli elementi di fatto e di diritto in cui il comune attore fonda l'azione in questo giudizio spiegato conviene innanzi tutto stabilire l'importanza, la necessità e la finalità della costruzione in parola in confronto dell'esercizio ferroviario. Dalle relazioni, e dai documenti e dalle tavole grafiche prodotte in causa risulta che, prima dell'ampliamento dello scalo merci, la via Terralba per l'antico passaggio a livello attraversava un binario di corsa e il troncamento del binario di smistamento, mentre la via stessa col nuovo cavalcavia sorpassa, e con un passaggio a livello avrebbe dovuto attraversare, due binari di corsa e più di 30 binari di smistamento, che successivamente si diramano dando accesso allo scalo merci, al piano caricatore, alla centrale elettrica, alla rimessa locomotive, alle fosse di lavaggio dei vagoni, al deposito carri ecc. Da simili condizioni di cose, che se prima per il limitato movimento di locomotive e di treni e per la breve durata della chiusura dei cancelli, era possibile avere un transito, sia pure spesse volte interrotto, per via Terralba, nelle nuove condizioni dell'esercizio ferroviario creato dall'ampliamento dello scalo merci, per il movimento quasi continuo di locomotive e convogli sui numerosi binari e per la conseguente chiusura quasi permanente dei cancelli, il transito veniva ad essere, si può dire, completamente troncato e la via Terralba resa inservibile. È facile comprendere che dovendosi procedere alla esecuzione dei lavori di ampliamento ritenuti necessari per lo sviluppo e per le esigenze del servizio ferroviario, e non potendosi d'altra parte abolire il pub-

blico transito per quella località, che serve a mettere in comunicazione due importanti frazioni del comune, indispensabile presentavasi la costruzione di un cavalcavia, di un'opera stabile, cioè, che quel transito permettesse senza ostacolarne il servizio ferroviario.

Donde la conseguenza che la costruzione di una siffatta opera, senza la quale la manovra dei treni avrebbe dovuto subire delle limitazioni e degli intralci in causa del transito pubblico che non potevasi sopprimere, era strettamente collegata e quindi inerente all'esercizio delle ferrovie.

Nessuno certo penserà che si possa contestare la qualità di opera inerente all'esercizio delle ferrovie ad un cavalcavia che fosse stato costruito per farvi passare sopra i treni ed in modo da lasciar libero il transito pubblico nella via disotto. Evidentemente il carattere e la finalità della costruzione, non muterebbero qualora l'amministrazione ferroviaria tenesse per sè e si servisse dell'area costituente la pubblica strada, e destinasse il cavalcavia al transito dei veicoli e di pedoni. L'ampliamento infatti dello scalo merci non avrebbe potuto aver luogo senza la contemporanea costruzione del cavalcavia, poichè se quell'ampliamento annullava in pratica il passaggio a livello, è ovvio che non si poteva fare a meno di provvedere alla sostituzione del passaggio a livello con altra opera che servisse al transito pubblico; di dare, in altre parole, applicazione pura e semplice a quanto dispone l'art. 229 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, che prescrive: « Chi costruisce una strada ferrata pubblica ha l'obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, e a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche e private che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte ». E veramente l'ampliamento dello scalo merci di Terralba e la conseguente costruzione di numerosi nuovi binari venivano ad interrompere di fatto la comunicazione pubblica di via Terralba ed obbligavano l'Amministrazione ferroviaria a ristabilire quella comunicazione. Devesi pertanto concludere che la costruzione del cavalcavia in questione, anche se non è destinata a sorreggere i binari di corsa ed a soddisfare direttamente ai bisogni del servizio ferroviario, per il duplice ordine di considerazioni che l'hanno resa necessaria per il regolare esercizio dello scalo merci, ed imposta per la sicurezza e la libertà del

transito pubblico, rientra nel novero delle opere inerenti all'esercizio delle strade ferrate, e siccome tale, deve usufruire del beneficio dell'esenzione daziaria.

Tale conclusione non può venire contrastata dalla circostanza che l'obbligo della costruzione del cavalcavia fu assunto dall' amministrazione ferroviaria e consacrato in una convenzione da essa stipulata col comune di Genova. Dal complesso degli atti della causa si ricava che la convenzione di cui trattasi dovette farsi appunto per applicare l'art. 229 della legge sui lavori pubblici nel sopperire ai nuovi bisogni manifestatisi nell'esercizio della ferrovia Genova-Spezia. La convenzione fu il primo ed indispensabile effetto prodotto dalla necessità di costruire un cavalcavia. Dovendosi con questo occupare delle proprietà comunali non si poteva cominciarne la costruzione senza un preventivo accordo col comune. La convenzione non è pertanto stata la causa determinante la erezione dell'opera di cui si tratta, ma ne ha costituito solo il primo ed inevitabile presupposto, dipendente anche esso naturalmente dalla fondamentale ed originaria necessità di permettere i nuovi impianti ferroviari sostituendo al passaggio a livello, che sarebbe divenuto inservibile, un'altra opera equivalente. Questa è la logica interpretazione della convenzione 23 aprile 1912, la quale resiste vittoriosamente per le ovvie considerazioni già fatte a tutte le contrarie argomentazioni che sono state opposte dalla amministrazione attrice, e che non occorre qui specificamente accennare. Ma una osservazione del comune merita di essere rilevata: assume esso che per avere il cavalcavia, rinunciò alle maggiori indennità spettantegli per le sue proprietà occupate dalla ferrovia per l'ampliamento dello scalo merci di Terralba. Giova a questo proposito ricordare come all'art. 1° della convenzione 23 aprile 1912, per le varie partite del *dare* e dell'*avere* concorrenti a fissar la cifra dell'indennità dovuta al comune attore, fosse segnata alla lettera *C* n. 3 a suo carico la somma dovuta per la completa costruzione del cavalcavia di Terralba e della rampa di accesso a monte.

L'articolo successivo dice: l'amministrazione ferroviaria, nel termine massimo di tre anni dalla definitiva approvazione della presente convenzione, costruirà a propria cura e spese attraverso il nuovo scalo merci il cavalcavia di Terralba della larghezza di

metri 15. L'esame di questi due articoli soltanto lascierebbe credere che in realtà il comune di Genova avesse lui sopportata tutta quanta la spesa per la costruzione del cavalcavia, non risultando dalla convenzione l'importo dei lavori da farsi e la specificazione delle voci singole delle partite *a* e *b*. Ma lo studio dei precedenti che si desumono dai documenti prodotti, e specialmente da quelli versati in atti dallo stesso comune di Genova, inducono a ben diversa opinione. Già nelle premesse, che della stessa convenzione fanno parte, è rammentato come per l'impianto del nuovo scalo merci si dovesse provvedere alla sistemazione della via di Terralba mediante cavalcavia, non essendo più possibile mantenere l'attuale attraversamento a livello. Non si comprenderebbe come dopo siffatte premesse, le quali importano riconoscimento così esplicito dei motivi che hanno imposto l'erezione del cavalcavia, il comune dimenticasse per tal modo gli interessi dei cittadini e le disposizioni delle patrie leggi e specialmente dell'art. 229 della legge sui lavori pubblici, da assumere a proprio carico tutta la spesa relativa di costruzione. La spiegazione chiara e limpida scaturisce dal rapporto 7 settembre 1911 dell'ufficio dei lavori pubblici del comune, letto nell'adunanza del consiglio comunale, il quale il 9 ottobre 1911 in base appunto a quel rapporto approvava lo schema della convenzione colle ferrovie dello Stato. In quel rapporto sta infatti scritto: Pretendeva l'amministrazione ferroviara di dover costruire il cavalcavia di Terralba con soli merti 6,50 di larghezza, perchè tale era la larghezza della vecchia via di Terralba, sosteneva invece il municipio che tale larghezza doveva essere di metri 15, perchè tale si è la larghezza segnata nel piano regolatore per la nuova via.

Il che significa come le ferrovie non avessero mai disconosciuto l'obbligo di costruire a loro spese il cavalcavia, e tutta la questione si limitasse alle modalità della costruzione, o meno della larghezza di esso. Ed allora si capisce come il comune, per ottenere che il cavalcavia fosse di ben otto metri e mezzo più largo dell'antico passaggio a livello, assumesse a suo carico la spesa per la completa costruzione del cavalcavia, attribuendo a tale frase il significato di opera che doveva aggiungersi e quindi completare quella parte che le ferrovie erano disposte a fare per conto loro. Così stando le cose, non c'è bisogno di spendere altre parole per

dimostrare che il concorso del Comune nella spesa per la costruzione del cavalcavia non muta per nulla i caratteri di necessità e di destinazione dell'opera, la cui costruzione è stata e rimane inerente all'esercizio delle ferrovie. Il concorso del Comune, per quanto possa essere cospicuo, non rappresenta che un qualche cosa di accessorio che segue la natura della cosa principale, e come non potrebbesi nel cavalcavia costruito distinguere una parte inerente all'esercizio delle ferrovie da un'altra parte opera puramente stradale, così non è possibile fare in modo che siano colpiti dal dazio di consumo i materiali che hanno servito alla costruzione di questa seconda parte, esentando solamente quelli che sono stati messi in opera per la prima. La causa è così risoluta, senza che vi sia bisogno di indugiare nell'ammissione di perizie, le quali non potrebbero fornire maggiori elementi utili per la decisione della lite. La necessità della costruzione del cavalcavia non ha bisogno di essere dimostrata, l'autorità giudiziaria non potrebbe discuterla. Giudice esclusivo della più idonea modalità tecnica di ristabilimento in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza delle comunicazioni interrotte, non può essere che l'autorità amministrativa, le cui deliberazoni vennero circondate da tutte le desiderabili garanzie di tutela degli interessi degli enti pubblici proprietari delle strade attraversate. Le domande attrici non possono pertanto essere accolte.

Occorre appena accennare, per la forma, che non potrebbe mai essere accolta la principale istanza delle ferrovie dello Stato in quanto che esse pure insieme colla ditta Chini sarebbero state tenute al pagamento del dazio consumo, qualora fosse stato dovuto. Inutile poi esaminare la domanda di rilievo delle Ferrovie stesse. Le spese che seguono la soccombenza, debbono essere poste a carico del Comune di Genova.

P. Q. M. reietta ogni altra istanza, eccezione e deduzione.

Respinge le istanze tutte proposte dal Comune di Genova contro le Ferrovie dello Stato e la Società Italiana Chini cogli atti di citazione 12 e 16 aprile e 24 maggio 1915, e conseguentemente assolve le Ferrovie dello Stato e la Società Italiana Chini dalle domande stesse.

Condanna il Comune di Genova al pagamento delle spese, ecc.

ANNO X - N. 28

12 LUGLIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, luglio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzion di durata indeterminata:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Legge 1° *luglio* 1917, *n.* 1044, *che approva il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1908-1909 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, accertate nell'esercizio finanziario 1908-1909 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo dell'Amministrazione stessa, allegato al conto consuntivo della spesa del Ministero dei lavori pubblici, in . . . . . L. 1,143,988,758.22
delle quali furono riscosse . . . . » 1,080,811,916.26

e rimasero da riscuotere . . . . L. 63,176,841.96

Art. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esecizio finanziario 1908-1909 per

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 5 luglio 1917, n. 158.

la competenza propria dell'esercizio stesso,

sono stabilite in	L.	1,143,988,758.22
delle quali furono pagate	»	1,067,818,119.89
e rimasero da pagare	L.	76,170,638.33

Art. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1907-1908 restano de-

terminate in	L.	77,349,240.51
delle quali furono riscosse	»	69,262,922.02
e rimasero da riscuotere	L.	8,086,318.49

Art. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1907-1908 restano deter-

minate in	L.	86,691,224.91
delle quali furono pagate	»	83,306,893.99
e rimasero da pagare	L.	3,384,330.92

Art. 5.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1908-1909 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1908-1909 (art. 1)	L.	63,176,841.96

Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (art. 3) . . .	»	8,086,318.49
Resti attivi al 30 giugno 1909 . . .	L.	71,263,160.45

Art. 6.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1908-1909 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dello esercizio finanziario 1907-1908 (art. 2) . .	L.	76,170,638.33
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (art. 4)	»	3,384,330.92
Resti passivi ad 30 giugno 1909 . . .	L.	79,554,969.25

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 1° luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

LEGGE 1° *luglio* 1917, *n.* 1045, *che approva il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1909-1910 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, accertate nell'esercizio finanziario 1909-1910 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo dell'Amministrazione stessa, allegato al conto consuntivo della spesa del Ministero dei lavori pubblici, in . . . . . L. 1,686,445,756.58
delle quali furono riscosse . . . . » 1,581,755,869.58

e rimasero da riscuotere . . . . L. 104,689,887.—

Art. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1909-1910 per

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 5 luglio 1917, n. 158.

la competenza propria dell'esercizio stesso, sono stabilite in	L.	1,686,445,756.58
delle quali furono pagate	»	1,554,016,151.41
e rimasero da pagare	L.	132,429,605.17

Art. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1908-1909 restano determinate in	L.	71,263,160.45
delle quali furono riscosse	»	57,471,430.33
e rimasero da riscuotere	L.	13,791,730.12

Art. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1908-1909 restano determinate in	L.	79,554,969.25
delle quali furono pagate	»	71,821,203.14
e rimasero da pagare	L.	7,733,766.11

Art. 5.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1909-1910 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1909-1910 (art. 1) .	L.	104,689,887.—
Somme rimaste da riscuotere sui residui precedenti (art. 3)	»	13,791,730.12
Resti attivi al 30 giugno 1910 . . .	L.	118,481,617.12

Art. 6.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1909-1910 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dello esercizio finanziario 1909-1910 (art. 2) . . .	L.	132,429,605.17
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (art. 4)	»	7,733,766.11
Resti passivi al 30 giugno 1910 . .	L.	140,163,371.28

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 1° luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

LEGGE 1° *luglio* 1917, *n.* 1046, *che approva il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1910-1911 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, accertate nell'esercizio finanziario 1910-1911 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo dell'Amministrazione stessa, allegato al conto consuntivo della spesa del Ministero dei lavori publici in . . . . L. 1,801,088,653.57
delle quali furono riscosse . . . . » 1,690,986,256.80

e rimasero da riscuotere . . . . L. 110,102,396.77

Art. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1910-1911 per

(1) **Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 luglio 1917, n. 158.**

la competenza propria dell'esercizio stesso, sono stabilite in	L.	1,801,088,653.57
delle quali furono pagate	»	1,685,322,580.49
e rimasero da pagare	L.	115,766,073.08

Art. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1909-1910 restano determinate in	L.	118,481,617.12
delle quali furono riscosse	»	92,086,548.99
e rimasero da riscuotere	L.	26,395,068.13

Art. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell' esercizio 1909-1910 restano determinate in	L.	140,134,541.40
delle quali furono pagate	»	120,727,189.88
e rimasero da pagare	L.	19,407,351.52

Art. 5.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1910-1911 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1910-1911 (art. 1) .	L.	110,102,396.77
Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (art. 3) . .	»	26,395,068.13
Resti attivi al 30 giugno 1911 . . .	L.	136,497,464.90

Art. 6.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1910-1911 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dello esercizio finanziario 1910-1911 (art. 2) . .	L.	115,766,073.08
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (art. 4)	»	19,407,351.52
Resti passivi al 30 giugno 1911 . . .	L.	135,173,424.60

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 1° luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 31 *maggio* 1917, *n.* 1028, *concernente provvedimenti a favore dei danneggiati dai terremoti del* 13 *gennaio e* 10 *novembre* 1915, 21 *e* 22 *aprile,* 17 *maggio,* 4 *luglio,* 16 *agosto e* 16 *novembre* 1916 *e* 26 *aprile* 1917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, allegato *D;*

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i ministri segretari di Stato per l'interno, per il tesoro, per la grazia e giustizia, per le finanze, per i lavori pubblici, e per l'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire sei milioni in aggiunta a quella stabilita coi Regi decreti 14 gennaio 1915, n. 8; 21 gennaio 1915, n. 27; 29 aprile 1915, n. 574; e decreti Luogotenenziali 11 luglio 1915, n. 1110; 14 ottobre 1915, n. 1531; 3 febbraio 1917, n. 142; 3 settembre 1916, n. 1250; e 11 febbraio 1917, n. 262; per provvedere alla esecuzione di opere urgenti ed alla concessione di sussidi, a norma delle disposizioni contenute nel R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 luglio 1917, n. 155.

1° aprile 1915, n. 476, allegato *D*, per i danni verificatisi per effetto dei terremoti del 10 novembre 1915, 21 e 22 aprile, 4 luglio, 16 agosto e 16 novembre 1916, nei comuni di Accumoli, Amatrice, Aquila, Arischia, Barete, Cittareale, Leonessa, Montereale, Pizzoli, in provincia di Aquila; Arquata del Tronto, in provincia di Ascoli Piceno; San Pietro Infine, in provincia di Caserta; Cascia, Preci e Stroncone in provincia di Perugia; e Colonnella e Isola del Gran Sasso, in provincia di Teramo.

Art. 2.

Nella consistenza dei residui dei sotto indicati capitoli della parte straordinaria della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1916-1917 sono introdotte le seguenti variazioni:

Capitolo 262. — Riparazione, ricostruzione o nuova costruzione degli edifizi pubblici dello Stato in Messina, Reggio Calabria e negli altri luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (art. 51 della legge 13 luglio 1910, n. 466, 3° comma, art. 2, lettera *a*) e art. 3 della legge 28 luglio 1911, n. 842) (spesa ripartita) L. — 6.000.000.

Capitolo 337 (modificata la denominazione). — Assegnazione per provvedere ai bisogni ed opere urgenti nelle località danneggiate dai terremoti del 13 gennaio e 10 novembre 1915, 21 e 22 aprile, 4 luglio, 16 agosto e 16 novembre 1916 nelle provincie di Aquila, Ascoli Piceno, Campobasso, Caserta, Chieti, Perugia, Roma e Teramo (RR. decreti 14 gennaio 1915, n. 8; 21 gennaio 1915, n. 27; 29 aprile 1915, n. 574, e decreti Luogotenenziali 11 luglio 1915, n. 1110; 14 ottobre 1915, n. 1531; 3 febbraio 1916, n. 142; 3 settembre 1916, n. 1250; 11 febbraio 1917, n. 262, e articoli 1 e 2 del presente decreto) L. + 6.000.000.

Art. 3.

Per la riparazione e ricostruzione di case private e di edifici pubblici e di uso pubblico, danneggiati o distrutti dai terremoti 10 novembre 1915, 21 e 22 aprile, 4 luglio, 16 agosto e 16 novembre

1916 nei Comuni indicati all'art. 1 del presente decreto, sono applicabili le disposizioni degli articoli 1, 2 e 4 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, allegato *D*. I privati, le Provincie, i Comuni e gli enti morali aventi scopo di beneficenza, e gli altri enti morali i quali, per i lavori di riparazione e ricostruzione in dipendenza dei terremoti suindicati, intendano avvalersi dei benefici di cui agli articoli 1 e 2 del citato R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, dovranno farne domanda entro il 31 dicembre 1917.

Nei Comuni stessi è obbligatoria per le ricostruzioni e nuove costruzioni di edifici pubblici e privati l'osservanza delle norme tecniche ed igieniche, approvate con R. decreto 29 aprile 1915, n. 573, con le modifiche di cui al decreto Luogotenenziale 11 maggio 1916, n. 906, e con quelle da stabilirsi a norma dei decreti Luogotenenziali 23 novembre 1916, n. 1663, e 29 aprile 1917, numero 697.

Art. 4.

Dalla data della pubblicazione del presente decreto e fino a tre mesi dopo la pubblicazione della pace, l'ammontare del sussidio consentito dall'art. 1 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile stesso anno, n. 476, allegato *D*, e dall'art. 1 dei decreti Luogotenenziali 27 agosto 1916, n. 1056, e 29 aprile 1917, n. 697, per le riparazioni degli stabili appartenenti a persone di condizione povera non ancora eseguite o in corso di esecuzione nei Comuni indicati all'art. 1 del presente decreto, ed in quelli danneggiati dai terremoti del 13 gennaio 1915, del 17 maggio e 16 agosto 1916, e del 26 aprile 1917, potrà essere esteso sino al limite massimo di L. 3000.

Art. 5.

Il presente decreto avrà effetto dallo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 maggio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ORLANDO — CARCANO — SACCHI — MEDA — BONOMI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *giugno* 1917, *n.* 1038, *col quale lo stanziamento del Capitolo n.* 57 *dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-1917 *è aumentato di L.* 101.500.000.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;
Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 luglio 1917, n. 156.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento del cap. n. 57- *bis* « Spese concernenti il traffico marittimo, ecc. », dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per lo esercizio finanziario 1916-1917 è aumentato di lire centun milione cinquecentomila (L. 101.500.000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 21 *giugno* 1917, *n.* 1036, *col quale è prorogato a tutto il* 25 *agosto* 1917, *il termine per la costruzione da parte della Società « Unione italiana fra consumatori e fabbricanti di concimi chimici », con sede in Milano, di un raccordo ferroviario dello stabilimento ausiliario di detta Società, sito in via Vicenza, con la stazione ferroviaria di Vicenza* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Vista la legge 18 dicembre 1879, n. 5188, che approva alcune modificazioni a quella citata;

Visto il Nostro precedente decreto 25 febbraio 1917, n. 411, con il quale fu dichiarata di pubblica utilità la costruzione da parte della Società anonima « Unione italiana fra consumatori e fabbricanti di concimi e prodotti chimici », con sede in Milano, di un raccordo ferroviario dello stabilimento ausiliario di essa Società, sito in via Vicenza nella località Campo di Gallo, con la stazione ferroviaria di Vicenza, e venne stabilito che l'opera stessa dovesse essere compiuta nel termine di quattro mesi dalla data del decreto medesimo;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le armi e munizioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 luglio 1917, n. 156.

Articolo unico.

Il termine per il compimento dell'opera di cui al citato decreto 25 febbraio 1917, n. 411, è prorogato fino a tutto il 25 agosto 1917.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — DALLOLIO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 28 *giugno* 1917, *n.* 1041, *concernente il compimento della ferma di leva per i militari di 1ª categoria nei riguardi del trattamento economico agli impiegati e della concessione dei sussidi alle famiglie* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
In virtù delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 luglio 1917, n. 156

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I militari di 1ª categoria saranno considerati come trattenuti alle armi appena compiuti due anni di servizio effettivo sotto le armi, sia agli effetti del trattamento economico spettante agli impiegati e salariati dello Stato e degli altri enti pubblici, in base alle disposizioni vigenti, sia agli effetti della concessione del soccorso giornaliero alle famiglie dei militari indigenti.

Art. 2.

Il presente decreto entra in vigore dal 1° luglio 1917.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — GIARDINO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 80. (M. L.).

Attivazione di due posti di movimento fra Novi ed Alessandria per regolare la circolazione dei treni col regime del giunto telegrafico.

Per regolare la circolazione dei treni col regime del giunto telegrafico fra Novi e Alessandria verranno attivati, a cominciare dai treni 12 e 5 del 2 ag. 1917, due posti di movimento l'uno situato al km. 104 + 689 fra Novi e Frugarolo, e l'altro al Bivio Bormida (km. 93 + 893). Saranno inseriti rispettivamente nei circuiti telegrafici 4574 e 4575 con le chiamate P. M. e B. V.

L'attuale posto di manovra del Bivio Bormida (Posto di Blocco n. 3) verrà a trovarsi alla dipendenza del posto di movimento omonimo.

Il posto di movimento al km. 104 + 689 verrà protetto da due semafori di 2ª categoria, situati entrambi alla sinistra dei treni in arrivo, ed a 400 metri dal posto stesso.

A protezione del posto di movimento del Bivio Bormida dal lato di Frugarolo, verrà attivato un semaforo di 1ª rategoria situato a m. 150 dal posto di movimento preceduto a m. 700 da un semaforo d'avviso.

Contemporaneamente l'attuale segnale di 3ª categoria — relativo a quello di 1ª categoria del posto di blocco n. 2 per i treni pari — verrà soppresso e sostituito con un'ala di avviso che verrà accoppiata al predettto segnale di 1ª, lato Frugarolo, del Bivio Bormida.

Inoltre le attuali ali di 3ª categoria n. 1B-20B della cabina B e 2C della cabina C di Novi S. Bovo verranno sostituite con ali d'avviso.

Ordine di servizio N. 81. (M. V. C. L.).

Aumento del carico massimo ammissibile per i carri F. S.

Per i carri F. S. delle prime quattro categorie di velocità, allo scopo di conseguire una maggiore utilizzazione della loro portata e capacità, viene fissata la tolleranza di carico, rispetto alla portata assegnata ai carri, nei limiti seguenti:

I. — Carri con portata inferiore alle 12 tonnellate; carri frigoriferi serie Hg di qualunque portata; carri serbatoio e carri privati di qualunque tipo . . . . tolleranza 5 %.

II. — Carri della portata da 12 fino a 17 tonnellate (incluse) . . . . » 15 %

III. — Carri della portata da 18 a 30 tonnellate (incluse) . . . . » 10 %

IV. — Carri di portata superiore alle 30 tonnellate . . . . » 5 %

All'effetto della tassazione le disposizioni dell'art. 107 delle tariffe e condizioni pei trasporti (comprese quelle delle singole tariffe speciali locali ed eccezionali) concernenti la tolleranza del 5 % sono estese, per i carri dei gruppi II e III, alle tolleranze, rispettivamente, del 15 % e del 10 %.

Nulla è variato in ordine alla portata dei carri F. S. della 5ª categoria di velocità e dei carri austro-ungarici e germanici trattenuti in Italia allo scoppio della guerra.

Per quanto riguarda il peso massimo ammissibile per ciascun asse dei veicoli circolanti sulle ferrovie italiane, la linea Potenza-Metaponto-Taranto deve, d'ora in avanti, far parte del gruppo D della tabella compresa nella parte I della « Prefazione generale al libro orario », pel quale gruppo il peso massimo è fissato in 15 tonnellate per asse.

Sulle altre linee comprese nei gruppi A, B, C il carico massimo per asse deve essere limitato a quello fissato nella tabella medesima.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 43, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 82. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara e con la Società di navigazione a vapore sul lago d'Iseo.

AUMENTI DI TARIFFA.

In dipendenza del decreto Luogotenenziale 29 aprile 1917, numero 726, avranno effetto, per i trasporti in servizio cumulativo con le amministrazioni sopra indicate, i seguenti aumenti di tariffa, *a principiare dal* 15 *luglio* 1917.

a) *Ferrovia Suzzara-Ferrara. — Trasporti viaggiatori e bagagli.*

Nel prospetto allegato al presente Ordine di servizio si indicano i nuovi prezzi da riscuotere pei trasporti viaggiatori e bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

Il detto prospetto sostituisce quello n. 1 pubblicato con l'Ordine di servizio n. 184-1916.

b) *Lago di Iseo. — Trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità.*

L'aumento del 10 %, di cui il comma *a*) della parte III dell'Ordine di servizio n. 193-1916, è elevato al 20 %.

I trasporti di grano, granturco, farine e semolini sono esclusi da ogni aumento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 82–1917.

Prezzi da riscuotere per il percorso della Ferrovia Suzzara-Ferrara pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI	distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Suzzara	Poggio Rusco	35	3.75	2.65	1.75	1.45	1.60	1.15	0.85	1.60	1.15	0.75	11.504	11.206
	Ferrara	82	8.55	6.10	3.95	3.00	3.40	2.55	1.75	3.35	2.50	1.75	26.953	26.256
Pegognaga	Suzzara	9	1.10	0.85	0.60	0.50	0.60	0.50	0.35	0.60	0.50	0.35	2.9573	2.8816
	Poggio Rusco	26	2.85	2.10	1.35	1.10	1.25	0.90	0.65	1.15	0.90	0.65	8.546	8.3248
	Ferrara	74	7.75	6.25	3.65	2.80	3.15	2.30	1.60	3.05	2.30	1.50	24.3235	23.694
S. Benedetto Pò	Suzzara	16	1.80	1.35	0.85	0.70	0.85	0.65	0.50	0.85	0.65	0.50	5.259	5.123
	Poggio Rusco	19	2.15	1.50	0.95	0.85	0.95	0.70	0.55	0.90	0.70	0.55	6.425	6.0836
	Ferrara	66	6.90	4.90	3.20	2.50	2.85	2.10	1.45	2.75	2.00	1.40	21.694	21.132
Quistello	Suzzara	23	2.55	1.80	1.15	0.95	1.10	0.85	0.60	1.05	0.85	0.60	7.5599	7.3645
	Poggio Rusco	12	1.40	1.05	0.70	0.60	0.65	0.60	0.45	0.65	0.55	0.45	3.945	3.842
	Ferrara	60	6.30	4.50	2.95	2.40	2.55	1.90	1.35	2.50	1.85	1.30	19.721	19.2115
Schivenoglia	Suzzara	30	3.25	2.40	1.50	1.30	1.40	1.05	0.70	1.35	1.05	0.70	9.8604	9.6058
	Poggio Rusco	5	9.70	0.60	0.45	0.85	0.45	0.45	0.30	0.45	0.45	0.30	1.643	1.605
	Ferrara	52	5.50	3.95	2.55	2.10	2.30	1.70	1.15	2.20	1.70	1.10	17.0922	16.649
Poggio Rusco	Suzzara	35	3.75	2.65	1.75	1.45	1.60	1.15	0.85	1.60	1.15	0.75	11.504	11.026
	Ferrara	48	5.10	3.60	2.40	1.90	2.10	1.60	1.05	2.10	1.50	1.05	15.777	15.369
Magnacavallo	Suzzara	41	4.35	3.15	2.05	1.70	1.80	1.40	0.90	1.80	1.35	0.90	13.4765	13.128
	Poggio Rusco	7	0.90	0.70	0.50	0.45	0.55	0.45	0.35	0.50	0.45	0.30	2.3008	2.2413
	Ferrara	42	4.50	3.20	2.10	1.75	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	13.8052	13.448

(1) Tasse minime per spedizione, pel trasporto dei bagagli:
L. 1.00 per le concessioni speciali *A* e *IX*;
» 0.80 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0.75 pei trasporti militari esenti da tassa di bollo e per la concessione speciale *B*.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 82-1917*

STAZIONI	TRANSITI	distanze dal transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Sermide	Suzzara	49	5.20	3.70	2.45	2.05	2.15	1.60	1.10	2.10	1.50	1.05	16.106	15.689
	Poggio Rusco .	15	1.75	1.25	0.85	0.70	0.75	0.65	0.50	0.75	0.65	0.50	4.930	4.8029
	Ferrara	33	3.45	2.55	1.70	1.40	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	10.8469	10.566
Felonica Pò . . .	Suzzara	54	5.65	4.05	2.60	2.15	2.40	1.75	1.15	2.30	1.70	1.15	17.7496	17.2905
	Poggio Rusco .	20	2.20	1.60	1.05	0.90	0.95	0.75	0.55	0.95	0.75	0.55	6.5739	6.4038
	Ferrara	28	3.05	2.20	1.45	1.15	1.35	0.95	0.70	1.25	0.95	0.65	9.2034	8.9655
Bondeno	Suzzara	65	6.85	4.85	3.20	2.50	2.75	2.10	1.40	2.65	2.00	1.40	21.3653	20.8127
	Poggio Rusco .	31	3.30	2.45	1.60	1.35	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	10.18952	9.9260
	Ferrara	18	2.00	1.45	0.95	0.75	0.90	0.70	0.55	0.90	0.70	0.55	5.91654	5.76353
Vigarano Pieve .	Suzzara	73	7.65	5.35	3.45	2.65	3.15	2.30	1.60	3.05	2.20	1.50	23.995	23.373
	Poggio Rusco .	39	4.10	3.00	1.90	1.60	1.75	1.35	0.90	1.75	1.25	0.90	12.819	12.487
	Ferrara	9	1.10	0.85	0.60	0.50	0.60	0.50	0.35	0.60	0.50	0.35	2.958	2.8816
Porotto	Suzzara	77	8.00	5.70	3.75	2.85	3.25	2.45	1.70	3.20	2.40	1.60	25.308	24.655
	Poggio Rusco .	43	4.55	3.25	2.15	1.75	1.85	1.40	0.95	1.85	1.40	0.95	14.1339	13.767
	Ferrara	6	0.75	0.65	0.50	0.45	0.50	0.45	0.30	0.50	0.45	0.30	1.972	1.921
Ferrara	Suzzara	82	8.55	6.10	3.95	3.00	3.40	2.55	1.75	3.35	2.50	1.75	26.9531	26.2559
	Poggio Rusco .	48	5.10	3.60	2.40	1.90	2.10	1.60	1.05	2.10	1.50	1.05	15.774	15.3694

(1) Tasse minime per spedizione, pel trasporto dei bagagli:
L. 1.00 per le concessioni speciali *A* e *IX*;
» 0.80 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0.75 pei trasporti militari esenti da tassa di bollo e per la concessione speciale *B*.

Ordine di servizio N. 83. (V. M. C.).

Riduzione del carico ammissibile pei carri con sale di vecchio tipo.

Pei carri aventi sale dei tipi AN e 22 la portata *massima* non dovrà superare otto tonnellate qualunque sia quella *superiore* iscritta sui carri stessi, fermo rimanendo che per quelli che hanno iscritta una portata di 8 tonnellate od *inferiore* questa dovrà considerarsi come *massima*.

Le sale di tipo AN e 22 sono contraddistinte da un cerchietto di filo di ferro avvoltolato per due o più giri attorno alla mezzaria delle sale stesse e ciò in attesa che si provveda alla opportuna modificazione della indicazione della portata.

Tali carri sono esclusi dal servizio cumulativo colle ferrovie estere e nazionali.

Distribuito alle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 84. (L. M. V.).

Attivazione della stazione di S. Nicola di Taranto e degli impianti di apparati centrali e di blocco fra la medesima e la stazione di Taranto.

Dal giorno 26 luglio 1917 per uso di movimento verrà attivata, presso la stazione di Taranto ed in corrispondenza dell'ex cantiere di S. Nicola, la stazione di S. Nicola di Taranto con fascio di quattro binari, il quale da una parte si allaccia alle linee di corsa di Metaponto e di Bari presso la casa cantoniera alla progressiva km. 2 + 710.45 dall'asse del F. V. della stazione di Taranto e dall'altra comunica con la stazione di Taranto a mezzo di un bi-

nario indipendente (già esistente) cui fa capo anche il parco di manovra e di deposito dell'ex cantiere. Per mezzo della detta stazione di S. Nicola quella di Taranto può disporre sia per l'invio, verso Bari dei treni provenienti da Metaponto e viceversa senza che essi impegnino la medesima stazione di Taranto, sia di far partire o di ricevere a S. Nicola treni che ordinariamente dovrebbero invece partire da Taranto od arrivarvi.

Nessuna variazione viene apportata pei treni da e per la stazione di S. Nicola circa il grado di computo freni, il grado di prestazione ed il grado per limite assi rispetto ai treni che percorrono le linee Metaponto-Brindisi e Bari-Taranto: così pure non v'è alcuna speciale limitazione sul tipo di veicoli ammessi a circolare nel fascio, nè sul massimo peso di asse, oltre quelle in vigore per le linee principali suindicate.

Il fabbricato ad uso ufficio della stazione di S. Nicola è situato alla progressiva km. 2 + 476.20 nell'interbinario fra la linea di Metaponto e la prima linea del fascio.

Dei quattro binari del fascio i primi due (verso i binari di corsa principali) hanno la lunghezza utile di m. 500, il terzo ha la lunghezza di m. 473 ed il quarto di m. 432.

V'è inoltre all'estremità del fascio verso Metaponto e Bari un braccio di presa diretta pel rifornimento delle locomotive con vasca metallica della capacità di mc. 13.

La stazione di S. Nicola è dotata dei seguenti segnali:

1° Due semafori a due ordini di ali di 1ª categoria per comandare ai treni provenienti da Metaponto e da Bari il loro proseguimento alla stazione di Taranto (ala più alta) o l'ingresso alla stazione di S. Nicola (ala più bassa). Detti segnali sono posti a m. 192 dalla punta del deviatoio di allacciamento alla linea di Bari rispettivamente alla destra ed alla sinistra dei treni ai quali comandano e sono preceduti alla distanza di m. 800 da semafori ad un'ala di avviso, posti, pure rispettivamente, alla destra ed alla sinistra dei treni ai quali comandano.

2° Semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria per comandare la partenza dalla detta stazione di S. Nicola verso Metaponto (ala più alta) e verso Bari (ala più bassa). Detto semaforo è posto all'estremo del fascio verso le due anzidette direzioni ed alla sinistra dei treni ai quali comanda.

3° Due semafori ad un'ala di 1ª categoria per comandare il proseguimento verso Metaponto e Bari ai treni provenienti da Taranto. Tali semafori sono posti alla distanza di m. 100 prima della traversa limite del deviatoio d'innesto del fascio alla linea per Metaponto e rispettivamente alla sinistra ed alla destra dei treni ai quali comandano e sono preceduti, alla distanza di m. 600, da due semafori di avviso ad un'ala, posti, pure rispettivamente, alla sinistra ed alla destra dei treni ai quali comandano.

4° Semaforo di partenza ubicato all'estremo del fascio di S. Nicola verso Taranto che comanda alle partenze dal fascio medesimo in direzione di Taranto pel binario indipendente.

5° Semaforo di protezione (da considerarsi di 1ª categoria) della detta stazione di S. Nicola per le provenienze da Taranto lungo l'anzidetto binario indipendente. Tale semaforo è ubicato all'estremo verso S. Nicola dell'attiguo fascio denominato della Mezzaluna ed alla sinistra dei treni ai quali comanda.

A partire poi dalle ore 12 dello stesso giorno verranno attivati, per la protezione della stazione di Taranto verso Metaponto e verso Bari in sostituzione dei due dischi di 2ª categoria già esistenti, i seguenti segnali:

6° Due semafori a due ordini di ali di 1ª categoria situati a m. 175 dalla punta del deviatoio di innesto del raccordo « Ausonia » con la linea di Bari per comandare ai treni provenienti da Metaponto e da Bari; l'ingresso per il fascio merci con l'ala più alta e per il F. V. con l'ala più bassa. Detti segnali sono posti alla sinistra dei treni ai quali comandano e sono preceduti alla distanza di m. 600 da due semafori d'avviso ad un'ala pure situati alla sinistra dei treni ai quali comandano.

7° Un dischetto basso per comandare l'ingresso in Taranto dei treni provenienti da S. Nicola dal binario indipendente. Detto dischetto è ubicato alla sinistra dei treni ai quali comanda ed a m. 120 dalla punta del deviatoio estremo verso il predetto binario indipendente.

8° Un semaforo di partenza posto in stazione di Taranto a m. 183 dall'asse del F. V. a tre ordini di ali per comandare ai treni diretti verso S. Nicola pel binario indipendente, con l'ala superiore; verso Bari, con l'ala mediana; verso Metaponto con l'ala inferiore.

9° Cinque dischetti bassi per specificare le partenze rispettivamente delle locomotive dal deposito e dei treni dal fascio merci di Taranto (4ª-5ª e 6ª linea), dalla 3ª, dalla 2ª e dalla 1ª linea. Tali dischetti sono posti alla sinistra rispetto alle manovre od ai treni ai quali comandano.

I segnali di cui ai punti n. 1-2 e 3 e i deviatoi di allacciamento alle linee di Bari e Metaponto del fascio di S. Nicola, sono manovrati da apposita cabina *D* con apparati Saxby, situata al km. 2 + 704.

I segnali di cui ai punti n. 4 e 5 sono manovrati da un posto *C* situato al km. 2 + 123.90 all'estremità della stazione di San Nicola verso Taranto.

I segnali di cui ai punti n. 6 e 7 ed i deviatoi della stazione di Taranto interessanti i binari di corsa e prossimi ai segnali stessi a mezzo di apparato Saxby da apposita cabina *B* situata al chilometro 0 + 758.75.

I segnali di cui ai punti n. 8 e 9 sono manovrati con leve a terra da un posto *A* situato al km. 0 + 387.85. Tali segnali a mezzo di serrature e fermadeviatoi FS. sono collegati ai deviatoi interessanti i binari di corsa e prossimi al posto di manovra predetto.

La stazione di S. Nicola è inserita sui circuiti telegrafici 5516 e 5328 con la chiamata S. L.

La medesima è in comunicazione telefonica con la stazione di Taranto e con i posti *C* e *D* (i quali ultimi però non comunicano fra di loro).

La stazione di Taranto è in comunicazione telefonica oltre che con quella di S. Nicola coi posti *A* e *B* i quali ultimi comunicano anche fra di loro.

La circolazione sui binari di corsa tra la stazione di S. Nicola e quella di Taranto C. verrà regolata col sistema di blocco assoluto tipo Cardani i cui strumenti di corrispondenza si trovano nelle cabine *B* (posto di blocco n. 1) e *D* (posto di blocco n. 2).

Ordine di servizio N. 85. (M. L.).

Apertura all'esercizio del raddoppio di Ponte Albanito.

Dalle ore 8 del giorno 20 luglio 1917, al km. 16 + 450 della linea Foggia-Napoli viene aperto all'esercizio, fra le stazioni di Cervaro e Troia Castelluccio-Sauri, il raddoppio di *Ponte Albanito* abilitato agli incroci ed alle precedenze dei treni, con i seguenti impianti:

Locale per ufficio al km. 16 + 450 (da Foggia) a destra nel senso da Cervaro a Troia; provvisoriamente è costituito da due casse da carro.

Binari di corsa: due compresi tra le progressive chilometri 16 + 144 e 16 + 768 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 530; entrambi i deviatoi sono muniti di fermascambi F. S. gemelli.

Segnali di protezione: due semafori di 1ª categoria situati entrambi a sinistra dei treni ai quali comandano e alla distanza di m. 150 dal corrispondente deviatoio estremo, preceduti: quello verso Cervaro, a m. 600 e quello verso Troia, a m. 800, dai relativi semafori d'avviso, pure a sinistra dei treni.

Ufficio telegrafico incluso nei circuiti 5293 e 5398 con la chiamata P. A.

In conseguenza di quanto sopra nella prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio, si dovrà aggiungere a pagina 8 fra i nomi di Pontassieve e Ponte a Elsa:

Ponte Albanito (Raddoppio) . . . . . /N/175/

Circolare N. 46. (C.).

Pareggio delle spese an pate gravanti spedizioni annullate prima della partenza.

Si è rilevato che per il pareggio delle spese anticipate gravanti spedizioni annullate prima della partenza, già regolarmente corrisposte all'avente diritto e registrate, non tutte le stazioni seguono le modalità stabilite dal combinato disposto degli articoli 6 e 15 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

Ad evitare qualsiasi dubbio in proposito si rammenta che, in analogia a quanto viene praticato per l'aumento e per la diminuzione del debito nei registri arrivi, le stazioni debbono provvedere a diminuire il credito sui registri spedizioni per l'importo della spesa anticipata restituita.

Per quanto riguarda la corrispondente operazione nei riassunti, valgono le particolari disposizioni dell'art. 6 delle citate « Norme contabili ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7 *e* 22.

Circolare N. 47. (V. M.).

Aumento carico massimo ammissibile pei carri francesi, belgi ed inglesi.

In seguito a disposizione del Governo francese, pei carri appartenenti alle grandi amministrazioni francesi può essere ammessa una complessiva tolleranza di carico, rispetto alla portata normale segnata su ciascun carro, fino ai limiti massimi sottoindicati:

Carri	*P. L. M.* compresi quelli marcati *C A* portanti l'iscrizione « Wagon de la guerre — Service des poudres »	tolleranza del	10 %
»	*EST*	»	10 %
»	*ETAT*	»	10 %
»	*MIDI*	»	5 %
»	*P. O.*	»	5 %
»	*NORD* (carri da 20 tonn.)	»	10 %
»	*NORD* (carri da 10 tonn.)	»	5 %

La tolleranza del 10 % può essere ammessa inoltre pei carri appartenenti alle ferrovie belghe dello Stato ed alle ferrovie inglesi.

Per la circolazione sulle F. S. dei suddetti carri francesi, belgi ed inglesi, pei quali il carico superi la portata normale, la velocità dei treni, nei quali sono in composizione, non dovrà superare i 55 km. all'ora e dovranno sempre essere osservate le prescrizioni relative al peso massimo per ciascun asse di veicolo circolante sulle linee italiane, quali risultano dalla apposita tabella inserita nella prefazione generale al libro orario, parte prima.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 48. (C.).

Trasporti di derrate e di merci per l'Albania.

Per accordi intervenuti coi Ministeri interessati, è stato stabilito che le spedizioni per l'Albania delle derrate e merci, indicate nell'elenco allegato alla presente circolare, quando siano da effettuarsi da parte di privati, non devono essere accettate dalle stazioni se non verso esibizione di un permesso rilasciato all'interessato dalla dogana di Gallipoli e redatto su modello conforme a quello riportato qui in calce.

Si intende che i trasporti stessi non possono uscire dal Regno che dal transito marittimo di Gallipoli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20 *e* 22.

MODELLO DEL PERMESSO.

N. . . . . d'ordine.

N. . . . . d'ordine del Buono del Commissario dei consumi dell'Albania al quale la presente dichiarazione si riferisce.

DOGANA DI GALLIPOLI.

Si attesta che presso questa dogana è prenotata per l'esportazione in Albania la partita di merci sottodescritta, che potrà quindi essere accettata dall'Amministrazione ferroviaria per la spedizione a questo porto d'imbarco:

Qualità della merce . . . .
Quantità . . . .
Nome e cognome dello speditore . . . .
Stazione ferroviaria di partenza . . . .
Nome e cognome del destinatario . . . .

Il presente permesso ha la validità di due mesi da oggi.

Gallipoli, ... 191

Il Capo della dogana

1. Aceto.
2. Acido tartarico.
3. Aglio e cipolle.
4. Amido.
5. Anice.
6. Alcool rettificato.
7. Antipasti e *dessert* in scatole e barattoli (salumi sott'aceti, marmellate).
8. Articoli fotografia.
9. » cancelleria.
10. » calzature.
11. » farmacia.
12. Asciugamani e tovaglieria.
13. Biancheria confezionata.
14. Bijûteries.
15. Birra.
16. Biscotti (conf. con farina 90 % e zucchero in temp. importaz.).
17. Caffè.
18. Candele.
19. Carta da sigarette.
20. Cemento.
21. Cioccolato (confez. con zucchero di temporanea importazione).
22. Chincaglierie.
23. Chianti (in fiaschi).
24. Colla.
25. Colori, vernici e stucco.
26. Conserva di pomodoro.
27. Cordami.
28. Crema per scarpe.
29. Costumi confezionati (1/6 lana, 5/6 cotone).
30. Cuoio.
31. Confetture.
32. Droghe.
33. Essenze per sciroppi.
34. Ferramenta (serramenta, lucchetti, cardini, chiodi, ecc.).
35. Ferro in barre o in lamine.

36. Ferro smaltato.
37. Fernet.
38. Fez, calotte, cappelli.
39. Fiammiferi.
40. Frutta secca.
41. Frutta fresca.
42. Filati.
43. Formaggio.
44. Gas carbonico (per fabbrica gasose).
45. Grappa.
46. Liquori diversi.
47. Marsala.
48. Maglierie confezionate di cotone.
49. Maglierie confezionate di lana.
50. Macchine ed attrezzi per agricoltura ed industria.
51. Arsenico per la conservazione delle pelli.
52. Ombrelli e bastoni.
53. Olio di lino cotto.
54. Olio pesante.
55. Pennelli.
56. Petrolio.
57. Pesce salato.
58. Pizzi e veli.
59. Posaterie.
60. Profumerie ed articoli di toilette.
61. Paccottaglie (fermagli, portamonete, catenine, ecc.).
62. Patate.
63. Pantofole.
64. Salumi.
65. Sardine all'olio.
66. Sapone.
67. Scarpe.
68. Sciroppi.
69. Solfato di rame.
70. Stoppa da imballo.
71. Stoffa in pezza.
72. Sciarpe, di lana, seta, foulard e cravatte.
73. Tappeti.

74. Telerie (cotonate bianche e di colore).
75. Terraglie.
76. Tonno all'olio.
77. Torrone.
78. Uva secca.
79. Verdura sott'aceto.
80. Vetrerie.
81. Vermouth.
82. Zolfo.
83. Latte sterilizzato in scatole.
84. Oggetti diversi (macchine da scrivere; mobili, ecc.).
85. Vino in fusti.

Circolare N. 49. (A. T. V).

Elenco dei prezzi da assegnare ai materiali che si versano nei magazzini dell'esercizio.

Si porta a conoscenza che è stata stampata e verrà distribuita a cura dei Servizi Trazione e Veicoli l'appendice n. 6 all'elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali che si versano nei magazzini dell'esercizio (ved. circolari n. 99-1909; 59-1913; 33 e 98-1915).

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
9ª	Delegato suppl.	**Giganti** Gio. Battista – usciere – Uff. contr. prod. Torino.	1. 7. 17 esonerato.
22ª	Delegato	**Liboa** Giulio – c. sq. operaio – Dep. loc. Rivarolo.	Rinunciatario.
22ª	Rapp. suppl.	**Amighetti** Luigi – operaio di 1ª cl. – Dep. loc. Bergamo.	Incaricato di espletare il mandato anche per la Circoscrizione di Genova.
23ª	Delegato suppl.	**Placanica** Nicola – c. sq. acc. e man. – Dep. loc. Catanzaro M.	**Placanica** Nicola – fuochista – Dep. loc. Catanzaro M.
26ª	Delegato suppl.	**Mezzagora** Giuseppe – c. staz. di 1ª gr. – Staz. Torino P. N.	**Mezzagora** Giuseppe – c. staz. di 1° gr. – Staz. Torino Sm.
28ª	Delegato	**Azzario** Isidoro – c. staz. di 3° gr. – Staz. Rho.	**Azzario** Isidoro – c. staz. di 3° gr. – Staz. Milano P. G.
28ª	Delegato	**Tetro** Francesco – applicato – Staz. S. Mauro B.	**Tetro** Francesco – capo staz. di 3° gr. – Staz. S. Mauro B.
32ª	Delegato	**Orazi** Adriano – c. sq. manov. – Staz. Osimo.	**Orazi** Adriano – guardia di staz. – Staz. Osimo.
33ª	Delegato suppl.	**Guastoni** Ermenegildo – c. sq. alle merci – Staz. Novi C.	**Guastoni** Ermenegildo - guarda magazz. – Staz. Novi C.
34ª	Delegato suppl.	**Alecci** Pasquale – c. sq. alle merci – Staz. S. Marco R.	**Alecci** Pasquale – aiut. appl. – Staz. S. Marco R.
35ª	Delegato suppl.	**Minuto** Demetrio – manovratore – Staz Reggio C.	**Minuto** Demetrio – c. sq. manovratore – Staz. Reggio C.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
37ª	Delegato suppl.	**Barni** Enrico – contr. viagg. – Padova.	**Barni** Enrico – contr. di 3° gr. – Padova.
37ª	Delegato suppl.	**Dell'Omarino** Orazio – contr. viagg. – Pisa.	**Dell'Omarino** Orazio – contr. di 3° gr. – Pisa.
37ª	Delegato suppl.	**Nicolosi** Antonino – contr. viagg. – Catania.	**Nicolosi** Antonino – contr. di 3° gr. – Catania.
37ª	Delegato suppl.	**Tucci** Francesco – contr. viagg. – Roma.	**Tucci** Francesco – contr. di 3° gr. – Roma.
37ª	Delegato	**Caminiti** Giovannino – contr. viagg. – Firenze.	**Caminiti** Giovannino – contr. di 3° gr. – Firenze.
38ª	Delegato	**Chiarlo** Pietro – conduttore – P. V. Milano P. S.	**Chiarlo** Pietro – c. conduttore – P. V. Milano P. S.
39ª	Delegato	**Folletti** Pietro – guardafreno – P. V. Firenze.	**Folletti** Pietro – conduttore – P. V. Firenze.
39ª	Delegato	**Baggiani** Fausto – frenatore – P. V. Busalla.	**Baggiani** Fausto – frenatore – P. V. Sampierdarena.
40ª	Delegato	**De Vecchi** cav. Giuseppe – c. tecn. di 1° gr. – S. R. Roma Termini.	**De Vecchi** cav. Giuseppe – c. tecn. princ. – S. R. Roma Termini.
40ª	Delegato	**Gianola** Dionisio – c. tecn. di 1° gr. – Off. loc. Torino.	**Gianola** Dionisio – c. tecn. princ. – Off. loc. Torino.
40ª	Delegato	**Pugnani** Ernesto – c. tecn. di 1° gr. – Off. loc. Firenze.	**Pugnani** Ernesto – c. tecn. princ. – Off. loc. Firenze.
42ª	Rappres. suppl.	**Di Gaetano** Giacinto – oper. di 3ª cl. – Sez. Lav. Paola.	**Di Gaetano Giacinto – oper. di 2ª classe – Sez. Lav. Paola.**

Il Direttore generale
R. DE CORNÉ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Tardio** Francesco Paolo - cantoniere avventizio - Sezione Lavori Paola - caporale di fanteria - morto il 7 agosto 1916.

(128153) - **Ceccuzzi** Amerigo - manovale - Magazzino Stampe - Torino - soldato di fanteria - morto il 10 maggio 1917.

(139664) - **Caponigri** Domenico - applicato - Servizio Movimento - sottotenente di fanteria - morto il 14 maggio 1917.

(164846) - **Baldini** Armando - applicato - Divisione Trazione - Bologna - sergente di fanteria - morto il 15 maggio 1917.

- **Comelli** Giuseppe - manovale avventizio - Stazione di Tricesimo - caporale degli alpini - morto il 16 maggio 1917.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

- **Minoia** Battista - manovale avventizio - Deposito Combustibili Luino - soldato di fanteria - morto l'11 novembre 1915.

(151342) - **Venturini** Giuseppe - manovale - Deposito Combustibili Pistoia - soldato di fanteria - morto il 20 dicemre 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

(149636) - **Vandini** Isidoro - guardia di stazione - Iesi - caporal-maggiore di fanteria - morto il 29 marzo 1917.

SENTENZE

Espropriazione - Licenza di fabbricazione precedente - Dichiarazione giudiziale di inedificatorietà del fondo - Sua legittimità.

Il magistrato di merito che, chiamato a decidere, ai fini dello accertamento della indennità di espropriazione, sulla efficacia di una legge (R. D. Borbonico 31 maggio 1853) che sottoponeva i fondi di una determinata località, tra cui quella espropriata, ad una « servitus inaedificandi », dichiara la validità di detta legge e quindi esclude il carattere di edificatorio rispetto al terreno in questione, si mantiene, così pronunciando, nei limiti della ordinaria funzione giurisdizionale.

Nè tale decisione potrebbe dirsi in deroga agli atti amministrativi, in forza dei quali era stata precedentemente concessa al proprietario la facoltà di erigere edifizi sul suolo stesso, in mancanza di qualsiasi provvedimento del giudice diretto a revocare o modificare gli atti medesimi, avendo esso, tutt'al più, conosciuto dei relativi effetti (in quanto avrebbero conferito al suolo anzidetto la qualità di edificatorio con il correlativo aumento di valore), ciò che il magistrato di merito era abilitato a fare dall'esplicito disposto dell'art. 4 della legge sul contenzioso amministrativo.

CASSAZIONE DI ROMA, Sezioni Unite — 2 maggio-9 giugno 1917 (*Pres.* Mortara; *Est.* Marracino; *P. M.* De Feo - concl. conf.) — Scarpa Vincenzo contro FF. Stato.

IN DIRITTO.

Osserva la Corte di cassazione, che contestandosi dall'Amministrazione delle ferrovie la indennità di espropriazione di una zona di terreno di proprietà del sig. Vincenzo Scarpa, era indispensa-

bile accertare se, fra gli elementi di valutazione, fosse da annoverarsi eziandio una speciale *servitus non aedificandi,* che l'Amministrazione affermava tuttora esistente in virtù di un rescritto borbonico del 1853 (1).

La controversia aveva, ed ha per oggetto una questione di mero diritto civile, in quanto che lo Scarpa sosteneva e sostiene che il suo terreno non sia gravato dall'accennata servitù, per essere stato abrogato il suddetto rescritto. Per conseguenza il magistrato di merito era chiamato ad esaminare e decidere, se fino a qual punto quel provvedimento legislativo fosse sopravvissuto al Governo, che lo aveva emanato, e fosse compatibile con l'odierno ordinamento giuridico, e se per ciò sussista tuttora quell'onere reale, in forza del quale il *dominus* sarebbe tenuto a non fabbricare od a fabbricare sotto determinate condizioni; ed è intuitivo, che tutte codeste indagini rientrano nell'orbita delle ordinarie funzioni giurisdizionali.

Che se realmente l'accennata servitù fosse ancora in vita, senza dubbio il suolo dello Scarpa non potrebbe considerarsi edificatorio — sia pure in parte — e conseguentemente avrebbe un valore inferiore a quello preteso dal proprietario; e poichè nel caso che la indennità offerta dall'espropriante non sia accettata (art. 25, legge 25 giugno 1865, n. 2359) e sia impugnata quella accertata dalla perizia (art. 34) spetta soltanto all'Autorità giudiziaria di stabilirla, è vano sostenere che la Corte di appello di Napoli abbia compiuto un eccesso di potere ammettendo un mezzo istruttorio al fine di accertare se il suolo dello Scarpa sia o meno da ritenersi edificatorio, ai termini e nei limiti del ricordato rescritto borbonico ed al fine della determinazione del prezzo.

Si assume dal ricorrente, che la Corte di merito abbia violato gli articoli 4 e 5 della legge 20 marzo 1865, allegato *E,* per aver revocato gli atti amministrativi, con i quali gli era stato concesso di fabbricare, senza alcuna restrizione sul suolo colpito posteriormente al decreto di espropriazione ed erano stati approvati anche i relativi progetti; ma (a prescindere dal fatto che gli

---

(1) Rescritto borbonico 13 maggio 1853 contenente divieto di poter elevare sui suoli sottoposti al Corso Vittorio Emanuele a Napoli fabbriche che impedissero o scemassero la visuale del mare.

accennati atti amministrativi rifletterebbero località diverse da quelle da cui si discute) è agevole osservare in contrario, che la sentenza denunziata non ha emesso alcun provvedimento diretto a revocare o a modificare, comunque, quello delle Autorità locali. Tutto al più la Corte avrebbe conosciuto *degli effetti* degli accennati atti in quanto essi avrebbero conferita al suolo dello Scarpa la qualità di edificatorio, aumentandone così il valore; ma a ciò la Corte era esplicitamente chiamata appunto dall'art. 4 della legge citata, che si pretende violato.

Che poi il rescritto borbonico sia stato abrogato dalla legge del 1885 e dal successivo decreto del 1886, come dallo Scarpa si sostiene: che la servitù negativa *non aedificandi* oggi più non esista perchè il suolo controverso fu compreso nel piano regolatore della città di Napoli: tutto questo che è materia di altri motivi di ricorso, sfugge alla cognizione delle Sezioni Unite, e dovrà essere esaminato e deciso dalla Cassazione territoriale.

Attesochè, dovendosi rigettare il terzo motivo di ricorso, il ricorrente è tenuto a sopportare le spese prenotate a debito, di questo incidente, oltre quelle sostenute dall'Amministrazione delle ferrovie.

P. Q. M. — La Corte di cassazione a Sezioni Unite rigetta il 3° motivo del ricorso prodotto il 23 ottobre 1915 dal signor Vincenzo Scarpa avverso la sentenza della Corte di appello di Napoli 16 giugno stesso anno, e condanna il ricorrente alle spese.

MASSIMARIO

Personale - Competenze accessorie - Compenso al personale fruente del trasporto gratuito per recarsi e tornare dal lavoro - Articolo 189 D. C. A.

La deliberazione, presa in base all'art. 189 *delle disposizioni sulle competenze accessorie dal Consiglio di amministrazione, di corrispondere uno speciale compenso agli agenti, ai quali è concesso il viaggio gratuito per andare e tornare dal luogo del lavoro, lontano dalla abitazione, è discrezionale ed insindacabile dalla autorità giudiziaria.*

Quindi non può il giudice, neppure per ragioni di analogia, estendere il detto compenso ad agenti, i quali, preferendo di abitare in località non servite da linee dell'Amministrazione, usano di mezzi a loro spese per recarsi e tornare dal luogo del lavoro.

TRIBUNALE NAPOLI — 28 marzo 1917 (*Est.* Grimaldi) in appello — FF. Stato contro Diglio ed altri.

Personale - Esonero dal servizio per inidoneità fisica - Visita medica di quiescenza - Insindacabilità in sede giudiziaria.

L'autorità giudiziaria, come è incompetente a conoscere della illegittimità dell'esonero dal servizio, così è incompetente ad esaminare il merito di un giudizio tecnico dato dai sanitari, designati a norma di regolamento, a seguito della visita medica di quiescenza.

In sede giudiziaria ordinaria non può discutersi se la visita di quiescenza fu passata o no con la debita diligenza, perchè i

rimedi consentiti sono soltanto: la visita di revisione ed il ricorso alla IV sezione del Consiglio di Stato.

(*Trattavasi nella specie di agente esonerato nel* 1906).

CORTE APPELLO DI NAPOLI — 7-28 marzo 1917 (*Est.* Sorrentino) — Nuzzolo contro FF. Stato.

Personale navigante - Assicurazione infortuni per atti di guerra - Indennità per morte - Eredi ed aventi diritto.

L'indennità speciale per il caso di infortunio sul lavoro dovuto ad atto di guerra, assicurata dalla marina libera e dalle ferrovie dello Stato a favore del personale navigante non considerato operaio a sensi dell'art. 21 *della legge infortuni* (*Ufficiali dello Stato Maggiore*)*, spetta agli eredi e non agli aventi diritto dell'assicurato morto sul lavoro, e va repartita a norma del diritto comune successorio e non secondo i criteri indicati dall'art.* 10 *della legge infortuni* (1).

TRIBUNALE GENOVA — 17 marzo 1917 (*Pres.* Bozzolini; *Est.* De Camillis) — Saracco contro FF. Stato.

Infortuni sul lavoro - Azione per risarcimento danni - Sentenza di non luogo per inesistenza di reato - Art. 32 della legge.

L'azione per risarcimento pieno del danno in dipendenza di infortunio sul lavoro è improponibile ove difetti la sentenza penale di condanna del preposto a sensi dell'art. 32 *della legge speciale* (2).

Ciostante deve essere dichiarata inammissibile la prova testimoniale colla quale il presunto danneggiato si proponga di pro-

(1) Vedasi però per gli equipaggi di navi requisite o noleggiate, il decreto Luogotenenziale 2 marzo 1917, n. 471.

(2) Ved. Corte App. Roma, Boll. 1917-IV-115.

vare fatti nuovi che non avevano formato oggetto della istruttoria penale, assumendo che per essere questa terminata non con sentenza di condanna di un preposto dell'amministrazione, ma con dichiarazione di non luogo per inesistenza di reato, non potesse essere di ostacolo all''esercizio della loro azione.

CORTE APPELLO DI TORINO — sentenza 20 aprile — Eredi Ughi e FF. Stato.

Infortuni sul lavoro - Liquidazione indennità - Obbligo delle pratiche amministrative.

Deve dichiararsi inammissibile l'azione per liquidazione indennità d'infortunio in quanto non sia stata preceduta dalle obbligatorie pratiche amministrative (1).

TRIBUNALE LECCE — sentenza 7 marzo — Cucci Bartolomeo contro FF. Stato.

Procedimento penale - Passaggio a livello - Impedimento legale al transito - Transito abusivo - Investimento - Irresponsabilità dell'amministrazione.

Le chiusure dei passaggi a livello sono stabilite nello esclusivo interesse dell'esercizio. Ancorchè i cancelli non siano perfettamente chiusi e non vi sia presente il guardiano, basta la posizione degli stessi a costituire l'indice visibile dell'ostacolo e a rappresentare l'impedimento legale. Perciò è responsabile penalmente il carrettiere che avendo trovato i cancelli disposti a chiusura, siasi giovato della facilità con cui si poteva moverli perchè non assicurati con serratura e siasi introdotto col suo carro attraverso la linea provocando per tal modo l'investimento con un treno.

PRETURA DI NOVI — sentenza 30 gennaio — Processo contro Saturnino Giuseppe.

---

(1) Ved. Cassazione Napoli; Boll. 1916-IV-201.

Trasporto di merce - Contenuto della spedizione diverso da quello dichiarato - Misura del risarcimento.

L'amministrazione non è tenuta a corrispondere la differenza tra il valore delle merci dichiarate in contratto e quelle delle merci effettivamente consegnate pel trasporto; ciò specialmente quando, trattandosi di merci di valore (broccati e sete) non siano state osservate da parte dello speditore le speciali prescrizioni di imballaggio, o di altro, volute dalle tariffe le quali mirano appunto a che la ferrovia possa usare speciali cautele per la incolumità del trasporto.

CASSAZIONE NAPOLI — sentenza 1° marzo 1917 — Criscuolo e Ferrovie Stato.

Anno X - N. 29

19 Luglio 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, luglio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G Guadagnini e C.

Legge 28 *giugno* 1917, *n.* 1064, *che converte in legge il decreto Luogotenenziale* 1° *agosto* 1915, *n.* 1296, *relativo al trattamento di pensione agli impiegati di ruolo dell'Amministrazione dello Stato che passano al servizio delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto Luogotenenziale 1° agosto 1915, n. 1296, relativo al trattamento di pensione degli impiegati dell'Amministrazione dello Stato che, nei casi consentiti dalla legge passano al servizio delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 28 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

Bianchi — Carcano.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 luglio 1917, n. 161.

Appendice all'ordine di servizio N. 61-1917.

Soppressione di uno sparallarmi in Galleria Cappuccini presso Spezia.

In seguito alla sistemazione degli impianti di blocco e segnalamento attivati il 21 giugno 1917 fra Spezia e Spezia Valdellora, come da ordine di servizio n. 61 (1917) pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 23 del 7 scorso mese, ed a partire dalle ore 11 del giorno 2 agosto 1917 verrà soppresso lo sparallarmi posto nella Galleria dei Cappuccini al chilometro 172 + 541 della linea Pisa-Spezia a sussidio dei segnali di I categoria a protezione della stazione di Spezia lato Pisa.

Ordine di servizio N. 86. (M. C.)

Modificazione provvisoria delle facoltà di servizio pei trasporti merci in alcune stazioni.

Allo scopo di provvedere ad una regolare ripartizione del traffico in conseguenza della sospensione del servizio merci a P. V. in dettaglio:

a) sono provvisoriamente abilitate al servizio a G. V. le stazioni di:

Borzoli Fegino —

Borzoli Trasta —

Cornigliano Campi —

Firenze Porta al Prato — limitatamente ai trasporti in partenza per Arezzo, Roma, Siena, Pisa, Livorno, Genova, Milano e Bologna. Sono però esclusi i trasporti di merci deperibili in genere, di esplosivi e quelli da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

GENOVA MOLO VECCHIO — limitatamente ai trasporti in partenza.

GENOVA PIAZZA CARICAMENTO LOCALE — limitatamente ai trasporti in partenza.

GENOVA PRINCIPE — esclusi i trasporti da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

LIVORNO MARITTIMA — limitatamente ai trasporti in partenza per stazioni dei tratti Navacchio-Firenze e oltre, Empoli-Chiusi e oltre, Bagni S. Giuliano-Pistoia-Firenze e per Roma, Bologna, Milano e Torino. Sono però esclusi i trasporti di recipienti vuoti (ammessi i sacchi vuoti) le merci deperibili, quelle che non ammettono comunanza di carico e quelle che per la loro lunghezza non possono caricarsi in carri chiusi.

MILANO P. GARIBALDI — limitatamente ai trasporti da e per le linee verso Novara, Gallarate, Monza e Treviglio, esclusi quelli da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

PISA PORTA FIORENTINA — limitatamente ai trasporti in arrivo. Sono però esclusi quelli da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

ROMA S. LORENZO — limitatamente ai trasporti in partenza per le linee verso Orte e Sulmona.

S. LIMBANIA DARSENA — limitatamente ai trasporti in partenza.

S. LIMBANIA MAGAZZINI — limitatamente ai trasporti in arrivo.

b) sono provvisoriamente come appresso modificate le facoltà relative al servizio a G. V. nelle stazioni seguenti:

FIRENZE S. MARIA NOVELLA — esclusa dai trasporti in partenza per Arezzo, Roma, Siena, Pisa, Livorno, Genova, Milano, Bologna, eccezione

fatta pei trasporti di merci deperibili in genere, di esplosivi e di quelli da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

GENOVA PIAZZA PRINCIPE — limitatamente ai trasporti da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

LIVORNO CENTRALE — esclusa dai trasporti di collettame in partenza per stazioni dei tratti Navacchio-Firenze e oltre, Empoli-Chiusi e oltre, Bagni S. Giuliano-Pistoia-Firenze e per Roma, Bologna, Milano e Torino, eccezione fatta pei trasporti di merci deperibili, di recipienti vuoti, di merci che non ammettono comunanza di carico, di merci che per la loro lunghezza non possono caricarsi in carri chiusi e di quelli da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

LIVORNO S. MARCO — esclusa dai trasporti di collettame in partenza per stazioni dei tratti Navacchio-Firenze e oltre, Empoli-Chiusi e oltre, Bagni S. Giuliano-Pistoia-Firenze e per Roma, Bologna, Milano e Torino, eccezione fatta pei trasporti di merci deperibili, di recipienti vuoti, di merci che non ammettono comunanza di carico e di merci che non possono caricarsi in carri chiusi. Esclusa inoltre dai trasporti da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

MILANO CENTRALE — abilitata ai trasporti da eseguirsi coi treni diretti e accelerati da e per tutte le linee, esclusa quella di Mortara.

Milano Nuova Centr. — abilitata ai trasporti per conto delle ditte affittuarie dei magazzini raccordati e ai trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale n. 12 G. V.

Milano Porta Romana — abilitata ai trasporti da e per le linee verso Pavia e Piacenza, esclusi quelli da eseguirsi coi treni diretti e accelerati. Abilitata inoltre ai trasporti per conto di ditte aventi stabilimento allacciato.

Milano Porta Ticinese — limitatamente ai trasporti da e per la linea di Mortara. Abilitata inoltre ai trasporti per conto di ditte aventi stabilimento allacciato.

Milano Porta Vittoria — limitatamente ai trasporti a carro completo ed a quelli in base alla tariffa speciale n. 12 G. V.

Palermo Centrale — limitatamente ai trasporti da e per le linee verso Termini Imerese.

Palermo Lolli — limitatamente ai trasporti da e per la linea di Trapani.

Roma Termini — esclusa dai trasporti in partenza, eccezione fatta per quelli destinati a stazioni delle Ferrovie Secondarie Romane, per quelli di merci deperibili fino a 50 kg. per collo e per quelli da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

Roma Trastevere — esclusa dai trasporti in partenza per le linee verso Orte e verso Sulmona, eccezione fatta per quelli di merci deperibili fino a 50 kg. per collo e per quelli da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

Di quanto sopra si dovrà prendere nota nel « Prontuario delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914), nei prontuari ma-

noscritti delle stazioni, nella parte prima dell'allegato S alle tariffe e nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 19, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 87. (C.).

Concessione eccezionale temporanea ai lavoratori agricoli.

(Vedi ordini di servizio N. 116-1916 e N. 33-1917).

I viaggi in comitiva dei lavoratori agricoli d'ambo i sessi, di cui l'ordine di servizio n. 116-1916, possano effettuarsi anche in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie, in quanto le medesime ammettono, per i percorsi sulle loro linee, l'applicazione dei *prezzi speciali pel trasporto operai* risultanti dalla colonna n. 8 del « Prontuario dei servizi cumulativi, ecc., in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 ».

Per conseguenza, i prezzi dei biglietti pei viaggi di cui trattasi, in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie, vanno computati a tariffa militare sul percorso di Stato fino alla stazione di transito con dette ferrovie ed a tariffa speciale per operai sul percorso delle secondarie.

Per quanto riguarda il servizio cumulativo con le linee Francavilla Fontana-Lecce e diramazione Novoli-Nardò C. e Brescia-Iseo, cedute in esercizio privato, il percorso su dette linee va computato coi prezzi stabiliti dalla concessione speciale XI.

Il presente ordine di servizio annulla e sostituisce quello n. 33-1917 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 15 del 12 aprile 1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 88. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Santhià-Biella e Nord Milano.

In seguito a comunicazioni pervenute dalle ferrovie sopra indicate si avverte quanto segue.

a) Ferrovia Santhià-Biella.

1) — Nelle pagine 14-21 del fascicolo delle tariffe valevoli per il percorso della detta ferrovia (edizione 1° giugno 1916) devono essere fatte le modificazioni seguenti:

nella tariffa speciale n. 101, serie A, il minimo di 10 tonn., va modificato in 12; la nota (1) a pag. 14 è sostituita dalla seguente:

« *I prezzi stabiliti dalla presente tariffa sono applicabili anche alle spedizioni a vagone completo di sola crusca o cruscherello di peso non inferiore a tonn. 9 per vagone della portata di 12 tonn. o paganti per tale peso minimo. A formare il prescritto peso minimo di 12 tonn. per vagone è ammesso il carico misto di tutte le merci nominate nella presente tariffa, compresa la crusca, purchè nel complesso del carico sieno raggiunte le 12 tonnellate prescritte o si paghi per tale peso minimo. Nelle spedizioni di 30 tonn. composte anche di crusca, se questa è caricata in vagoni separati, il peso minimo per la medesima è di tonn. 9 per vagone, come se fosse spedita da sola* »;

nella tariffa speciale n. 108, serie *D*, il minimo di 5 tonnellate va modificato in 6;

nella tariffa speciale n. 109, serie *D* e *F*, il minimo di 10 tonnellate deve essere modicato in 12. Nella nota (1) alle parole « 10 *tonnellate* » sono da sostituire quelle « 12 *tonnellate* »:

nella tariffa speciale n. 109, seria *G*, in minimo di 1 tonnellata è da modificarsi in tre;

nella tariffa speciale n. 111, serie A, il minimo di 5 tonn. va modificato in 6;

nella tariffa speciale n. 115, serie *F*, il minimo di 10 tonn. deve essere modificato in 12;

nella tariffa speciale n. 118, serie *A*, il minimo di tonnellate 3,5 va modificato in 5;

nella tariffa speciale n. 118, serie *E* e *F*, il minimo di 10 tonn. è da modificarsi in 12;

nella tariffa speciale n. 119, serie *C* e *D*, il minimo di 10 tonnellate va modificato in 12;

nella tariffa speciale n. 120 serie *C, D, E, F* e *G*, il minimo di 10 tonn. deve essere modificato in 12;

nella tariffa speciale n. 121, serie *D, E, H* e *I*, il minimo di 10 tonn. è da modificarsi in 12;

nella tariffa speciale n. 122, serie *B* e *D*, il minimo di 10 tonnellate va modificato in 12. Nella nota (1) il peso minimo di tonnellate 8,5 per il coke va sostituito con quello di 10 tonnellate;

nella tariffa speciale n. 123, serie *E* e *F*, il minimo di 10 tonn. deve esser modificato in 12. La nota (4) a pag. 21 va sostituita con la seguente: « *Il peso minimo per le bucce di cacao, ecc., e per le piume sucide è rispettivamente di tonn. 9 e 8,5 se spedite senza altre merci e di 12 tonn. se, per raggiungere il peso minimo, vengono caricate assieme ad altre merci appartenenti alla presente serie di tariffa* ».

2) — Le basi per tonnellata pel trasporto in servizio cumulativo dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento trasporti militari, indicate nell'allegato n. 4 all'ordine di servizio n. 193-1916, sono da sostituirsi con le seguenti:

da Santhià a:	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Salussola.	L. 3.582	L. 3.571
Vergnasco	» 5.060	» 5.045
Sandigliano. . . .	» 6.269	» 6.250
Candelo	» 7.164	» 7.143
Biella	» 8.955	» 8.928

Le tasse minime per spedizione rimangono:

L. 0.85 per le concessioni speciali A e IX;
» 0.60 per trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0.55 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

b) Ferrovie Nord Milano.

1) — I primi tre capoversi del comma *c*) dell'ordine di servizio n. 46-1917 sono così modificati:

« L'aumento del 10 %, di cui il comma *a*) della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916, è elevato al 20 %.

E fatta eccezione:

a) per i trasporti a collettame di grano, granturco, farine e semolini, i quali sono soggetti all'aumento del 10 per cento;

b) per i trasporti a carro completo di grano, granturco, farine e semolini, i quali sono esenti da ogni aumento;

c) per i trasporti a carro completo di carbon fossile e relativi surrogati e delle seguenti derrate di prima necessità: bestiame minuto macellato, burro fresco e salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi o sodi, frutta, funghi, grassi, lardo, latte latticini, legumi, oli, ortaglie, e verdure, pane, paste da vermicellaio, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova, i quali sono soggetti all'aumento del 10 per cento ».

2) — Nel punto 3 del comma *d*) della parte II dell'Ordine di servizio n. 55-1917, alle parole « *e trascurando quelle inferiori a 250 kg.* » sono da sostituire le parole « *e trascurando quelle pari od inferiori a 250 kg* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 89. (P).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di delegato della 14ª categoria per la circoscrizione di Venezia da parte del sig. Tabanelli Luigi, e mancando il delegato supplente, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 14ª appartenenti alla circoscrizione di Venezia, per comunicare col proprio rapppresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Milano sig. Casarini Adolfo, capo squadra cantonieri presso la Sezione Lavori Est di Milano.

Distribuito ai capi squadra cantonieri del compartimento di Venezia.

Ordine di servizio N. 90. (C).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo tra ferrovieri » di Livorno; la « Cooperativa fra gli impiegati delle ferrovie dello Stato »di Napoli; la « Cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Roma » (1) e la « Società cooperativa di consumo tra il personale viaggiante di Roma S. Lorenzo » sono ammesse a fruire, per le

---

(1) Questa cooperativa non deve essere confusa con la *Società cooperativa di consumo fra i ferrovieri residenti in Roma,* alla quale è stata revocata la concessione con l'ordine di servizio n. 56, pubblicato nel bollettino del 31 maggio 1917.

proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle predette società cooperative devono, pertanto, essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'elenco allegato A al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 91. (M. C. R.).

Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate.

In fascicolo a parte sono state stampate le « *Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate* », le quali andranno in vigore dal 1° agosto 1917.

Si richiama l'attenzione del personale interessato su tale pubblicazione, che disciplina in modo uniforme l'importante ramo di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 16, 18, 19 *e* 22.

Circolare N. 50. (C).

Trasporti militari in conto corrente.

(Vedi ordine di servizio N. 176–1909).

Non ostante la precisa disposizione contenuta nell'articolo 8, quarto capoverso, dell'ordine di servizio n. 176-1908, confermata con la circolare n. 93 (C)-1912, si verifica con qualche frequenza, provocando giuste lagnanze del Ministero della guerra, che le lettere d'avviso per l'arrivo dei trasporti militari, eseguiti in conto corrente, siano recapitate a mezzo della posta, anzichè degli agenti delle stazioni, anche quando l'autorità militare ricevente risieda nel luogo.

Si richiamano pertanto nuovamente le stazioni alla stretta osservanza della citata disposizione, avvertendole che, nel caso di ulteriori trasgressioni, potrà esser posto a carico dei responsabili l'ammontare delle tasse di sosta che si dovessero abbandonare.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3. 5. 18. 19. 20. 21 *e* 22.

Circolare N. 51. (M).

Condizionatura dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi ordine di servizio N. 186-1910).

Si verificano non di rado, nei trasporti di merci in servizio cumulativo ferroviario-marittimo dal continente alla Sardegna, casi di scondizionamento causati da deficienza di imballaggio con conseguenti avarie e responsabilità dell'amministrazione per liquidazione di danni.

Siffatte anormalità verrebbero eliminate se le stazioni invece di prestarsi all'accettazione incondizionata delle merci, ne verificassero, come d'obbligo, attentamente lo stato dell'imballaggio, tenendo presente che il medesimo deve resistere, oltre alle manipolazioni ordinarie, alla imbragatura dei colli con catene e al loro sollevamento coi verricelli di bordo, all' imbarco ed allo sbarco dai piroscafi, senza contare le eventuali operazioni di trasbordo da piroscafo a piroscafo, nonchè quelle di stivaggio e disistivaggio ai transiti marittimi di partenza e di arrivo.

Allo scopo di salvaguardare la responsabilità dell'amministrazione si invitano quindi le stazioni a curare la stretta osservanza delle disposizioni di cui all'art. 17 del capo III della parte II delle « Condizioni e tariffe per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna », richiamate con l'art. 18 dell O. S. n. 186-1910 e ad esigere quindi che le casse siano costituite di legname solido, ammagliate e piombate; che i cereali ed altre merci facili a spargersi siano racchiusi in doppio sacco o doppia cassa; che i cesti siano robusti e muniti sempre di coperchio con corda fortemente ammagliata e piombata, pretendendo, in caso diverso, il *rilascio della dichiarazione di garanzia da parte degli speditori.*

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5, 18, 19, 20 21 *e* 22.

Circolare N. 52. (C).

Tassazione dei trasporti a carro completo, provenienti dall'estero e proseguenti sui carri originari.

(Vedi circolare N. 54-1916).

In conseguenza dell'elevamento da 10 a 12 tonnellate del peso minimo di alcune tariffe, portato dalla 1ª appendice alle tariffe interne, a parziale modificazione delle istruzioni impartite colla circolare n. 54 c-1916, si dispone quanto segue:

Per le spedizioni costituite di merci non voluminose provenienti dall'estero, con carteggio da ferrovia a ferrovia, e che proseguono sulle linee italiane nel carro di origine, se le merci stesse sono soggette a tariffe il cui peso minimo per vagone è stato elevato a 12 tonnellate, deve considerarsi come richiesto il carro necessario in relazione al peso della merce, col minimo di Kg. 12000, salvo, beninteso, che sia stato utilizzato un carro estero di portata inferiore alle 12 tonnellate, nel qual caso la tassazione deve essere fatta in relazione alla portata del carro stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Danni alla persona - Ingresso abusivo nel recinto ferroviario - Tolleranza - Difettosa manutenzione delle chiusure - Investimento - Irresponsabilità delle ferrovie.

L'Amministrazione ferroviaria non risponde dell'investimento di chi si è abusivamente introdotto nel recinto di una stazione ove si eseguivano manovre, per quanto le relative chiusure potessero essere in cattivo stato di manutenzione e per quanto la permanenza di estranei nel recinto stesso potesse essere stato tollerato dagli agenti ferroviari (1).

CORTE APPELLO DI TORINO — 11-15 dicembre 1917 (*Est.* Copperi) — Ferrovie Stato c. Breviglieri.

DIRITTO.

Le prove testimoniali ammesse dalla sentenza impugnata tendono a porre in essere che la cancellata di chiusura della sede ferroviaria di Collegno era lasciata in tale stato di trascurata manutenzione che, divenuta rotta, sconquassata, permetteva a chiunque di poterla attraversare per introdursi nel recinto della stazione; che gli agenti ferroviari tolleravano questo passaggio senza mai fare rimostranze; che infine il vagone investitore del povero ragazzo Breviglieri era stato staccato a distanza da un treno in manovra e slanciato a velocità straordinaria.

Ritenne infatti il Tribunale, che anche quando fosse stata in colpa la vittima per essersi arbitrariamente introdotta nel recinto della stazione, e per essersi imprudentemente andata a

(1) V. Cassazione Torino, 3 aprile 1916 nel Boll. 1916-IV-112.

porre fra i binari, non potrebbe l'Amministrazione ferroviaria sfuggire a responsabilità, se vere fossero le suindicate circostanze, poichè da queste sorgerebbe a suo carico la prova di aver essa aperta e chiusa la serie dei fatti colposi che precedettero ed occasionarono l'evento dannoso.

In colpa sarebbe la ferrovia per non aver provveduto alle necessarie riparazioni della cancellata d'accesso della stazione; in colpa per avere i suoi agenti tollerato che per la cancellata sconquassata si potesse transitare; in colpa infine per non aver usato sufficienti precauzioni nella manovra del treno.

Le argomentazioni del Tribunale sono però erronee per essere conformate a non esatti criteri nella interpretazione della legge e dei regolamenti che regolano l'esercizio ferroviario.

Occorre per vero tenere presente che essendo generale interesse per ogni cittadino e per il commercio che possano le ferrovie esplicarsi sempre con la maggiore possibile libertà d'azione e senza incontrare ostacoli che ne intralcino il movimento, vennero dal legislatore dettate norme speciali, esclusivamente intese alle esigenze del servizio e alla preoccupazione di assicurare comunque il libero transito dei treni e l'incolumità dei viaggiatori.

Ecco pertanto l'art. 302 della legge sui lavori pubblici « proibire a qualsivoglia persona estranea al servizio di una ferrovia pubblica d'introdursi, di circolare, di fermarsi nel recinto di essa e sue dipendenze, eccettuati i luoghi della stazione destinati per accesso ai convogli »; e l'art. 52 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2ª), confermare la detta proibizione e farla seguire da sanzione penale.

Ecco l'art. 211 della legge stessa sui LL. PP. imporre l'onere « di separare la strada ferrata dalle proprietà laterali con siepi vive, muri ed altra specie di chiusura stabile e permanente » e l'art. 9 della legge, portante disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate 30 giugno 1906, n. 272, ripetere le stesse prescrizioni, soggiungendo però che il Ministero dei LL. PP. può anche *concedere la soppressione totale o parziale delle chiusure in quei tratti nei quali ciò sia compatibile con la sicurezza dell'esercizio* e dichiarando altresì esplicitamente che

« *le chiusure sono stabilite nello esclusivo interesse delle ferrovie* ».

Ecco quindi un complesso di disposizioni coordinate al solo scopo di garantire la regolarità e la sicurezza dell'esercizio delle ferrovie.

La legge, avverte opportunamente sul riguardo una delle nostre Supreme Corti regolatrici, non ha inteso certamente nè poteva intendere di provvedere con mezzi fisici adatti a prevenire possibilità di sinistri, nel qual caso avrebbe dovuto imporre ben altre e più efficace cautele, che non siano delle semplici siepi vive e dei muri senza determinazione d'altezza, sibbene ha mirato unicamente a stabilire, mediante segni visibili e permanenti, fin dove il cittadino possa avvicinarsi alle strade ed in quali punti ed in qual tempo possa egli avvalersi del diritto di attraversarle senza incorrere nelle penalità stabilite dalla legge stessa contro il fatto proprio volontario ed imprudente.

Il concetto del legislatore si manifesta d'altronde nettamente scolpito allorchè l'accennato art. 9 della legge 30 giugno 1906 stabilisce che il ministro può autorizzare anche la soppressione delle chiusure, ove ciò sia compatibile con la sicurezza dell'esercizio e si riafferma maggiormente in modo da non lasciar luogo a diversa interpretazione, allorchè lo stesso articolo dichiara che le chiusure sono stabilite nell'esclusivo interesse della ferrovia.

Se questo dunque è lo scopo per cui vengono stabilite le chiusure, ne discende logica la conseguenza che desse costituiscono garanzia per l'incolumità dei cittadini, e come a questi non spetta alcun diritto per chiederne l'apposizione e la manutenzione, così la loro mancanza, o la trascurata manutenzione, non può in nessun caso rendere la ferrovia responsabile delle possibili conseguenze per il noto assioma « qui jure suo utitur neminem laedit ». Il privato sa che una sanzione penale proibisce a tutti il transito sulle ferrovie, e lo ammonisce anche che per attraversare e fuori dei luoghi a ciò destinati, egli è avvertito da un segno visibile, permanente, quale è quella della presenza delle rotaie, che passando su esse, fuori dei punti designati, si espone volontariamente a grave pericolo. A lui stesso, ed a lui solo imputi pertanto ogni eventuale danno possa derivargli dal suo atto arbitrario.

Si oppone essere applicabili al caso in esame gli articoli 10

della detta legge 30 giugno e 13 del regolamento 31 ottobre 1873, che prescrivono come le ferrovie, dove intersecano a caso le strade ordinarie pubbliche o private, debbono essere munite di cancelli, sbarre od altri mezzi di chiusura manovrati sul posto a distanza.

Ma egli è innanzi tutto da rilevare che nella fattispecie non trattasi di passaggio a livello o di strade intersecanti a raso, bensì di semplici guasti esistenti in una cancellata di accesso alla sede ferroviaria, il che è cosa ben differente. Se d'altronde per gli stessi passaggi a livello non viene dalla legge prescritto alcun sistema di chiusura, che sia tale da impedire in un modo assoluto ed in ogni caso il transito, e sono consentite perfino le semplici sbarre sotto o sopra le quali può agevolmente passarsi, non potrebbe certo dirsi che sia stata omessa la chiusura per il solo fatto che qualche listello della cancellata potesse mancare, quando non si contesta che la cancellata, per quanto sconquassata pure esisteva, e non può quindi negarsi che rappresentasse nel suo complesso un segno visibile costituente estrinsecazione del divieto assoluto di introdursi nel recinto.

Sono inoltre da richiamarsi le precedenti considerazioni per rilevare altresì che se il difetto della chiusura potè dar adito a penetrare con facilità nel recinto, non può da ciò seguire alcuna responsabilità nelle ferrovie, perchè, queste non avevano alcun obbligo di chiudere la propria sede per salvaguardare la incolumità delle persone estranee al servizio.

Nè può infine affermarsi che possa l'Amministrazione ferroviaria essere in colpa per il modo come eseguiva la manovra che diede luogo allo investimento del Breviglieri, imperocchè è incontestabile che era dessa nel pieno e legittimo diritto di eseguire manovre sui propri binari, dove il pubblico non doveva introdursi ed è poi gratuita asserzione che la detta manovra si fosse operata senza l'osservanza delle prescrizioni regolamentari; nè le prove sul riguardo possono dirsi rilevanti, non specificando in che cosa gli agenti ferroviari avessero mancato, nè indicando quali fossero le precauzioni che dovessero prendersi, quando pure la ferrovia avesse dovuto prenderne alcuna per quelle persone che arbitrariamente si fossero introdotte nel recinto.

Sotto nessun aspetto può dunque ritenersi che la Amministrazione ferroviaria, nel caso in esame, abbia a rispondere del

fatto luttuoso accaduto, e ben a ragione deve essere quindi assolta dalle domande del Breviglieri, poichè le risultanze della causa hanno posto in evidenza che ogni colpa deve addebitarsi al fatto del ragazzo che illecitamente violando una precisa disposizione di legge, si introdusse e si intrattenne sui binari del recinto ferroviario e conseguentemente anche al fatto della persona che aveva quel ragazzo in custodia, e che per la propria negligenza rese possibile l'evento.

P. Q. M. — Reietta ogni contraria istanza, eccezione e deduzione. In riforma dell'appellata sentenza resa fra le parti il 29-31 ottobre 1914 del Tribunale di Torino.

Assolve l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dalle domande contro essa proposte dall'attore Luigi Breviglieri.

ANNO X - N. 30

26 LUGLIO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, luglio 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari ***di durata determinata:***

In appendice:

Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE 28 *giugno* 1917, *n.* 1065, *che converte in legge decreti emanati durante la proroga dei lavori parlamentari dal* 21 *maggio al* 30 *novembre* 1915, *relativi ai danneggiati dai terremoti, nonchè a provvedimenti economici e di tesoro ed a semplificazioni di servizi amministrativi e contabili* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Sono convertiti in legge l'allegato decreto Reale 31 dicembre 1914, n. 1465, e gli allegati decreti Luogotenenziali 30 maggio 1915, n. 853; 5 giugno 1915, n. 856; 11 e 25 luglio 1915, nn. 1110 e 1174; 26 settembre 1915, n. 1468; 14, 17 e 21 ottobre 1915, nn. 1531, 1591 e 1533; 14, 18 e 28 novembre 1915, nn. *1657*, 1669 e *1672* (2).

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 28 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ORLANDO — MEDA —
BONOMI — RAINERI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 luglio 1917, n. 171.

(2) I decreti 14 novembre 1915, n. 1657 e 28 novembre 1915, n. 1672 furono pubblicati rispettivamente nei Bollettini ufficiali nn. 50 e 49, 1915.

LEGGE 5 *luglio* 1917, *n.* 1109, *che converte in legge il R. decreto 29 aprile* 1915, *n.* 685, *col quale è esteso al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato il trattamento previsto dall'ultimo comma degli articoli* 20 *e* 32 *del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto 29 aprile 1915, n. 685, con cui è esteso anche al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato il trattamento previsto dall'ultimo comma dell'art. 20, e dall'ultimo comma dell'art. 32 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con R. decreto 22 novembre 1908, n. 693.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BIANCHI R. — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 luglio 1917, n. 168.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 28 *giugno* 1917, *n.* 1101, *concernente nuove disposizioni circa il trattamento economico da farsi agli avventizi delle Amministrazioni governative, trattenuti alle armi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo di poteri straordinari per la guerra;

Visti il R. decreto-legge 13 maggio 1915, n. 620, ed i decreti Luogotenenziali 3 giugno 1915, n. 858, 11 luglio 1915, n. 1064, 12 settembre 1915, n. 1393, 9 luglio 1916, n. 875 e 26 ottobre 1916, n. 1498, riguardanti il trattamento economico da farsi agli impiegati sotto le armi;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il ministro del tesoro e col ministro dei trasporti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il trattamento economico previsto dal decreto Luogotenenziale 9 luglio 1916, n. 875, per gli avventizi in servizio militare volontario, e dal decreto Luogotenenziale 26 ottobre 1916, n. 1498, per gli avventizi trattenuti alle armi dopo aver compiuto il servizio obbligatorio di leva, si applica, con la decorrenza dei decreti stessi,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 luglio 1917, n. 169.

soltanto agli avventizi che erano al servizio dello Stato alla data del 27 aprile 1915.

Le disposizioni di cui al precedente comma si applicano agli avventizi delle ferrovie dello Stato solo in quanto appartengono alle categorie contemplate nel decreto Luogotenenziale 3 giugno 1915, n. 858.

Art. 2.

Le somme che risultassero indebitamente corrisposte, avuto riguardo al disposto dell'articolo precedente, non dovranno essere rifuse all'erario.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — BIANCHI R.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 28 *giugno* 1917, *n.* 1119, *col quale è prorogata fino al 30 giugno 1918 l'autorizzazione a derogare alle disposizioni del repertorio doganale nell'importazione di traversine di legno da parte delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Fino al 30 giugno 1918, è confermata al ministro delle finanze la facoltà conferitagli col decreto Luogotenenziale 3 agosto 1916, n. 965, di derogare alle disposizioni del repertorio della tariffa doganale, relative alla classificazione delle traversine di legno per strade ferrate, autorizzando l'importazione col trattamento del legno comune squadrato anche delle traversine di legno da ebanisti introdotte nel Regno dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 luglio 1917, n. 170.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — BIANCHI R.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 1° *luglio* 1917, *n.* 1105, *col quale è dichiarata opera di utilità pubblica la costruzione, da parte della « Società G. Ansaldo e C. », di un raccordo ferroviario fra gli stabilimenti ausiliari « Cantieri officine Savoia » di detta Società, siti in comune di Cornigliano Ligure, e la linea ferroviaria Genova-Novi Ligure* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Vista la legge 18 dicembre 1879, n. 5188, che approva alcune modificazioni a quella citata;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le armi e munizioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 luglio 1917, n. 170.

Art. 1.

È dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione, da parte della « Società anonima italiana Gio. Ansaldo e C. », di un raccordo ferroviario tra gli stabilimenti ausiliari « Cantieri officine Savoia » di essa Società, siti in comune di Cornigliano Ligure, e la linea ferroviaria Genova-Novi Ligure, con derivazione dall'esistente binario di raccordo fra gli stabilimenti della Società stessa « Acciaierie e fonderie » pure situati in territorio di detto Comune, e la medesima linea Genova-Novi Ligure.

Art. 2.

L'opera suddetta dovrà essere compiuta nel termine di mesi quattro dalla data del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

DALLOLIO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATI

Si rende noto al personale che il Ministero della guerra — Segretariato generale Divisione personale del Ministero — con dispaccio 2199 del 9 luglio 1917, ha stabilito che possano fregiarsi del distintivo per le fatiche di guerra quegli impiegati ed agenti ferroviari ai quali sia stato *regolarmente riconosciuto* tale diritto mentre erano sotto le armi e che siano poi stati rinviati a disposizione delle Amministrazioni ferroviarie.

Il nastrino relativo dovrà essere portato sulla giubba con modalità analoghe a quelle prescritte per i militari.

La stessa concessione s'intende valida anche per i distintivi di ferite e delle ricompense al valore militare.

Il predetto Ministero ha inoltre avvertito che l'abusiva applicazione dei suddetti distintivi da parte di chi non abbia i relativi brevetti darebbe luogo a severissimi provvedimenti.

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di giugno 1917, la somma di L. 99,000, di cui L. 33,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, previa detrazione di L. 825 che si sono versate all'opera dello « scaldarancio » e L. 66,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al giugno 1917, la somma di L. 2,607,000.

Ordine di servizio N. 92. (V. M. T.).

Circolazione carri di ferrovie inglesi.

In apposito fascicolo è stata pubblicata una Istruzione relativa alla circolazione dei carri di ferrovie inglesi sulle ferrovie italiane.

Si richiama l'attenzione del personale interessato su tale pubblicazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 40, 41, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 93. (A. R.).

Fornitura di stampati.

Per semplificare la contabilità relativa al consumo degli stampati, a decorrere dall'esercizio in corso, non verranno più eseguiti ai singoli uffici richiedenti gli addebiti in base agli effettivi prelievi di moduli da essi fatti durante l'anno.

Premesso che l'importo delle forniture che entrano alle scorte continuerà a portarsi a debito del conto 82 « Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al Magazzino » (partitario 852), si dispone che tanto per le somministrazioni fatte in base agli assegni quadrimestrali, semestrali ed annuali, quanto per quelle relative a richieste A 19 isolate, i Magazzini tengano in sospeso gli addebiti fino alla fine di ogni esercizio.

Colla chiusura dell'anno finanziario l'ammontare complessivo delle uscite per somministrazioni eseguite agli uffici e stazioni sarà ripartito ed addebitato ai conti di spesa dei singoli Servizi ed Uffici interessati in base ad una aliquota fissa stabilita sulla

media delle somministrazioni fatte durante i tre esercizi decorsi dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1916.

L'ammontare complessivo delle somministrazioni fatte durante ogni esercizio risulterà dal totale delle forniture entrate in Magazzino nello stesso periodo, aumentato o diminuito della differenza a valore tra le situazioni al principio e alla fine dell'esercizio, a seconda che questa differenza è positiva o negativa.

Rimangono invariate le disposizioni relative al sistema contabile vigente per gli oggetti di cancelleria, i moduli a pagamento e le somministrazioni di moduli alle stazioni comuni con altre ferrovie.

Per i moduli che eccezionalmente si faranno stampare dalla Tipo-Litografia del Servizio Lavori, l'addebito sarà fatto all'Ufficio richiedente con R. 68 a cura dello stesso Servizio Lavori.

I Servizi Approvvigionamenti e Ragioneria disporranno saltuarie verifiche presso i Magazzini per assicurarsi della regolare applicazione delle presenti norme.

Ordine di servizio N. 94. (M. C.)

Sospensione del servizio cumulativo con l'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore per il transito di Laveno Mombello.

A partire dal 19 luglio 1917 e fino a contrario avviso resta sospeso il servizio cumulativo attualmente esistente per il *transito di Laveno Mombello* con l'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore per i viaggiatori e bagagli e per i trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria.

Di quanto sopra si dovrà prendere nota a pag. 120 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza - edizione 1° aprile 1915 » e nelle altre pubblicazioni di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 22.

Ordine di servizio N. 95. (T. V.).

Gestione dei parchi sale montate di scorta per rotabili.

(Vedasi ordine di servizio N. 85-1915)

Si porta a conoscenza che sono state pubblicate le prime appendici alle due « Istruzioni sulla gestione dei parchi sale montate » emanate con l'Ordine di servizio 85-1915.

L'appendice all'Istruzione relativa alle sale montate per locomotive, automotrici e tender sarà distribuita a cura del Servizio Trazione; quella relativa alle sale e carrelli di scorta per veicoli a cura del Servizio Veicoli.

Ordine di servizio N. 96. (S. Fs.S.).

Apertura all'esercizio della fermata di Maurici Cianciana sulla linea P. Empedocle Sciacca-Castelvetrano.

Il giorno 1° agosto 1917 sarà attivata all'esercizio in via provvisoria la fermata alla casa cantoniera di Maurici Cianciana al km. 36 + 699 della linea P. Empedocle-Ribera, fra le stazioni di Cattolica Eraclea e Bivio Greci, dalle quali dista rispettivamente m. 1379 e m. 8665.

La detta casa cantoniera trovasi a destra della linea nel senso da P. Empedocle a Ribera. Essa viene ammessa al servizio viaggiatori, cani e bagagli per colli limitatamente al peso di kg. 50 ciascuno e verrà esercitata da una guardia-fermata, donna, in base agli articoli 25 e 31 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e modificate con quello n. 179-1912.

La stazione di Cattolica Eraclea resta incaricata della scrit-

turazione dei biglietti, bagagli, ecc. e del versamento del relativo importo.

Sono istituiti biglietti di corsa semplice da e per la detta fermata dalle stazioni di Ribera, Bivio Greci, Cattolica Eraclea, Montallegro, Siculiana Scalo, Siculiana, Realmonte, Punta Piccola, P. Empedocle Cannelle e Porto Empedocle.

I prezzi dei biglietti di corsa semplice sono indicati nel prospetto allegato *A*.

Per le aggiunte da praticarsi in conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche », nella « Prefazione generale (parte seconda) all'Orario generale di servizio » e nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » vedasi l'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

*Allegato **A** all'ordine di servizio N. 96-1917.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Maurici.

DA	A	Biglietti di corsa semplice		Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		I	III	
Maurici Cianciana	Ribera	1.80	0.85	Cattolica E.
	Bivio Greci	1.05	0.50	
	Cattolica Eraclea	0.55	0.30	
	Montallegro	1.35	0.55	
	Siculiana Scalo	2.10	1.05	
	Siculiana	2.60	1.15	
	Realmonte	3.15	1.50	
	Punta Piccola	3.50	1.65	
	P.Empedocle Cannelle	4.—	1.80	
	P. Empedocle	4.05	1.80	

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 96-1917*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 104 nella tabella (135) Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-P. Empedocle aggiungere fra i nomi di Bivio Greci e Cattolica Eraclea, il nome di Maurici Cianciana, da considerarsi scritto in carattere corsivo, con le seguenti distanze:

da	P. Empedocle	km.	37
»	P. Empedocle Cannelle	»	36
»	Punta Piccola	»	33
»	Realmonte	»	29
»	Siculiana	»	23
»	Siculiana Scalo	»	20
»	Montallegro	»	11
»	Cattolica Eraclea	»	5
»	Bivio Greci	»	19
»	Ribera		16

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'Orario generale » (edizione 1° aprile 1916) a pag. 6 fra i nomi di Matrice Montagnano e Mazzara del Vallo, aggiungere: Maurici Cianciana L. B./Cs/249.

Nel « Prontuario dei Servizi cumulativi e di corrispondenza » edizione 1° aprile 1915:

— pag. 12 fra i nomi di Matino e Mazzano aggiungere:

« Maurici Cianciana (casa cantoniera) con l' indicazione della pag. 28.

— pag. 28 nel prospetto delle « Linee complementari Sicule » fra i nomi di Lercara Alta e Menfi aggiungere:

Maurici Cianciana **Casa Cantoniera**	**Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci** **Porto Empedocle**	**37**

Circolare N. 53. (C.).

Pesatura delle merci presentate per la spedizione.

(Vedi Circolare N. 67-1912).

Molte stazioni trascurano la verifica del peso delle merci presentate per la spedizione od il controllo di quello dichiarato dai mittenti, e taluna espone come riconosciuto il peso indicato dagli speditori, senza controllarlo.

Date le conseguenze che la inosservanza delle norme vigenti può produrre, anche nei riguardi della sicurezza dell'esercizio, si richiama ancora una volta il personale alla massima diligenza in questa parte del servizio.

Ogni infrazione verrà punita e le passività saranno poste a carico dei responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 54. (C.).

Limitazioni nel servizio viaggiatori.

(Vedi ordine di servizio N. 3-1917).

Nonostante la disposizione impartita col punto 2), capo I, parte B, dell'Ordine di servizio n. 3-1917, le stazioni distribuiscono tuttora biglietti a prezzo ridotto verso ritiro di scontrini di libretti presentati da impiegati dello Stato e loro famiglie, da maestri comunali e da famiglie di militari.

Si rammenta che l'uso dei suddetti scontrini, sospeso a partire da 1° febbraio u. s., è vietato (anche nel caso di viaggio per servizio) e che l'unico documento in base al quale si possono rilasciare biglietti a prezzo ridotto per le categorie di persone sopra citate, è la *richiesta*, loro rilasciata dalle competenti autorità.

Ove continuasse l'irregolarità verranno adottati provvedimenti punitivi a carico degli agenti responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

Ordine di servizio N. 4^v. (M. T. V. C.).

Campagna saccarifera 1917.

1) Noleggio dei carri agli Zuccherifici. — In relazione ad appositi contratti stipulati fra la nostra Amministrazione e le seguenti Ditte, esercenti Fabbriche di zucchero, vengono assegnati alle medesime in noleggio carri aperti a sponde alte per l'attuazione dei trasporti dipendenti dalla campagna saccarifera e per il tempo strettamente necessario allo svolgimento dei trasporti stessi.

Sucreries	con fabbrica a	Spinetta Marengo.
Ostigliese	» »	Ostiglia.
Lendinarese	» »	Lendinara.
Agricolo-Ferrarese	» »	Ferrara.
Luigi Bonora	» »	Ferrara.
Gulinelli	» »	Pontelagoscuro, Massalombarda Mezzano.
Italiana Zucchero Indigeno	» »	Legnago, Rieti, Cesena, Rovigo, Bazzano, Bologna, Granaiolo.
Ligure-Lombarda	» »	Parma, Montepulciano, Tavernelle, Sambonifacio.
Romana	» »	Pontelagoscuro.
Ligure Ravennate	» »	Classe.
Eridania	» »	Forlì.
Italo-Belga	» »	Foligno.
Valsacco	» »	Valsacco.
Agricolo-Lombardo	» »	Casalmaggiore.
Saccarifera Genovese	» »	Bondeno.
« Adria » in liquidazione	» »	Cavanella Po.
Sucrerie et Raffinerie de Pontelongo	» »	Pontelongo.
Distilleria Padana	» »	Pontelagoscuro.
Distillerie Italiane	» »	Pontelagoscuro, Padova, Polesella.
Distilleria di Cavarzere	» »	Cavarzere.

2) Portata dei carri. — Agli effetti dell'applicazione delle tariffe ai trasporti di cui al presente O. S., i carri di portata superiore a 16 tonnellate, noleggiati pei trasporti di cui al punto 1°, saranno considerati della portata di tonnellate 16.

La portata degli altri carri noleggiati resta ferma quale risulta dall'indicazione apposta sui veicoli.

3) Consegna e marcatura dei carri noleggiati. — La consegna dei carri agli Zuccherifici avrà luogo nelle stazioni e nei giorni convenuti fra il Servizio Movimento e le Società esercenti gli Zuccherifici stessi. Tali indicazioni saranno in tempo fornite alle competenti Divisioni Movimento, le quali sono autorizzate ad apportarvi, d'accordo con le fabbriche, quelle varianti o spostamenti che si ritenessero necessari; la consegna potrà avvenire anche a gruppi ed in stazioni che non siano quelle a contatto con la Fabbrica di zucchero.

Le Divisioni Movimento prenderanno in tempo accordi con quelle Veicoli per l'effettuazione delle consegne e delle marcature dei carri.

La consegna, anche parziale, dei carri alle Fabbriche dovrà risultare da apposito verbale mod. M-181, redatto in quattro esemplari a cura della stazione che fa la consegna stessa e firmato dai rappresentanti della ferrovia e degli Zuccherifici.

Uno degli esemplari rimarrà alla Ditta ricevente; gli altri tre saranno spediti, in piego raccomandato e nella giornata stessa della consegna dei carri, alla competente Divisione Movimento, la quale, entro 8 giorni, ne invierà uno alla Delegazione del materiale mobile di Milano o di Napoli, ed uno alla Divisione Veicoli interessata. A loro volta, le Delegazioni del materiale mobile invieranno sollecitamente tale verbale all'Ufficio Materiale mobile a Roma.

Su questi verbali dovranno risultare esattamente: la data di consegna, la marca, la serie ed il numero di servizio dei carri, la portata normale o quella provvisoria di cui al punto 2, nonchè la tara.

A cura delle competenti Divisioni Veicoli, sulle pareti dei carri noleggiati sarà esposta l'iscrizione: « *Barbabietole* 1917 ».

seguita dal nome della località sede della Fabbrica alla quale i carri sono assegnati. Se in una medesima località si trovano più Frabbriche di zucchero, i carri ad esse assegnati porteranno altresì il nome della rispettiva Fabbrica.

I carri noleggiati saranno volta a volta consegnati promiscuamente nei singoli raccordi senza riguardo alla loro portata.

Qualora gli Zuccherifici non si prestassero a ricevere in consegna i carri pronti alla data prestabilita, questa dovrà figurare sul verbale, poichè dalla medesima dovrà sempre decorrere il nolo.

4) Uso e trattamento dei carri noleggiati. — I carri assegnati agli Zuccherifici debbono essere considerati come carri di proprietà privata, quantunque non subiscano il cambio delle marche e dei numeri. In quanto non sia diversamente stabilito dal presente Ordine di servizio, dovranno perciò essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento per i carri privati.

I carri noleggiati dovranno essere adoperati esclusivamente per il trasporto delle barbabietole, dei relativi residui e delle calci di defecazione, fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e le Fabbriche di zucchero alle quali i carri stessi sono assegnati.

Quando, per concessione speciale del Servizio Movimento, trovansi scritte sui fianchi dei carri noleggiati più località sedi di Zuccherifici, le stazioni permetteranno l'uso di tali carri promiscuamente per gli Zuccherifici stessi.

Le stazioni di partenza dovranno vigilare ed assicurarsi con frequenti verifiche che i carri non siano caricati oltre la portata segnata sui carri stessi aumentata della tolleranza ammessa dall'O. S. n. 81-1917 e vietare che sui medesimi si formino cumuli eccessivi, che possano determinare la caduta delle barbabietole durante la corsa e le manovre, provvedendo al caso allo scarico della parte eccedente.

Per i trasporti di fettucce destinate a stazioni dove avvenga il ricarico di barbabietole, gli Zuccherifici dovrano servirsi di carri noleggiati; per quelli diretti ad altre località, impiegheranno invece esclusivamente carri ordinari.

I carri che hanno servito al trasporto di fettucce dovranno sempre essere diligentemente ripuliti a cura dello Zuccherificio.

Purchè autorizzati dal Servizio Movimento (autorizzazione che

verrà partecipata dalle Divisioni alle stazioni interessate) gli Zuccherifici potranno inviare i carri loro noleggiati anche su linee di altre Ferrovie o Tramvie italiane per prendervi e portarvi carico. In questi casi le stazioni di transito dovranno eseguire le registrazioni d'uso, allo scopo di assicurare la riscossione dei noli dovuti dalle Ferrovie medesime e delle altre tasse di passaggio, di manovra, ecc., stabilite per convenzione con ciascuna Ferrovia o Tramvia.

Ai carri noleggiati carichi di barbabietole non si applicheranno le etichette ordinarie. Gli Zuccherifici provvederanno ad applicare ai carri stessi speciali etichette o cartellini.

5) Modo d'inoltro dei carri noleggiati carichi e vuoti. — Le Divisioni fisseranno i treni, sia ordinari che straordinari, da utilizzarsi pel trasporto dei carri noleggiati, tanto carichi quanto vuoti, in modo che tutti i carri carichi siano possibilmente fatti partire dalla stazione mittente nella stessa giornata del carico o nella notte successiva. Le stazioni provvederanno a loro volta per la pronta introduzione dei carri carichi nei binari di raccordo e perchè, non appena estratti dai medesimi, vuoti o ricaricati di fettucce, possano ripartire per la loro destinazione.

In quanto lo consenta la disponibilità di forza di trazione, per l'inoltro dei trasporti di barbabietole, di fettucce e dei carri vuoti, si dovranno utilizzare i treni ordinari riducendone all'occorrenza la categoria, in conformità a recenti disposizioni di carattere temporaneo relative a tali riduzioni di velocità. Qualora però l'orario dei treni merci ordinari non si presti allo scopo, i treni stessi dovranno essere sostituiti da appositi treni speciali o facoltativi di categoria di velocità quanto più bassa possibile. sopprimendo di conseguenza i treni ordinari sulla tratta corrispondente. Pei trasporti di fettucce diretti a stazioni di produzione di barbabietole, dovranno essere utilizzati i treni destinati all'inoltro del materiale vuoto.

L'orario dei treni prescelti dovrà essere comunicato agli Zuccherifici, affinchè a loro volta possano organizzare il lavoro di carico e di scarico in modo da concorrere efficacemente all'intento di ottenere una rapida circolazione del materiale.

Le Divisioni Movimento si manterranno in rapporti continui e

diretti coi rappresetanti degli Zuccherifici incaricati di regolare questi trasporti per la parte di loro competenza. Scopo di siffatti accordi dovrà essere principalmente quello di disciplinare la circolazione del materiale vuoto, evitandone gli incroci; limitare i trasporti alle minori distanze possibili; evitare le manovre con locomotive F. S., ricorrendo quanto più possibile alla trazione animale o autorizzando gli Zuccherifici a utilizzare le loro locomotive per e manovre nelle stazioni previo riconoscimento, come di uso, da parte delle Divisioni Trazione che le dette locomotive sono atte, e che il personale relativo è idoneo, a circolare nelle nostre stazioni; sollecitare le operazioni di carico, di scarico, di pesatura; conseguire la massima possibile utilizzazione dei treni merci all'uopo specializzati; intensificare i trasporti a fine di affrettare la restituzione dei carri noleggiati, per poter far fronte alle **necessità militari** ed ai **trasporti della vendemmia.**

6) Spedizioni di carri noleggiati vuoti. — I carri noleggiati vuoti verranno trasportati gratuitamente nei loro percorsi per andare a prendere carico, e la loro spedizione si farà dalle stazioni dietro presentazione, da parte degli Zuccherifici, di regolare lettera di porto. Con una stessa lettera di porto non potrà essere spedito più di un carro; sulla medesima dovrà figurare la dicitura « *Convenzione speciale* ».

Verificandosi altri percorsi a vuoto, che non siano coperti da un corrispondente percorso a carico, per fatto della Fabbrica di zucchero, sarà dovuta alla Ferrovia la tassa di L. 0.20 per carro e per chilometro (1).

Le stazioni che riceveranno ordini dallo Zuccherificio di ri-

---

(1) Esempi:

I. — Lo Zuccherificio di Bologna ordina l'invio di 4 carri noleggiati vuoti a Samoggia, e li fa poscia rispedire a Modena, ove vengono caricati per Bologna; la Ferrovia, in questo caso, in cui l'intero percorso a vuoto, Bologna-Samoggia-Modena, vien coperto dal percorso a carico Modena-Samoggia-Bologna, non esigerà alcuna tassa.

II. — Lo Zuccherificio di Bologna ordina l'invio di 4 carri noleggiati vuoti a Samoggia e li fa poi rispedire a Lavino, ove vengono caricati per Bologna; in questo caso, in cui il percorso a vuoto, Lavino-Samoggia-Lavino non è coperto da un corrispondente percorso a carico, si appli-

spedire carri vuoti, dovranno scortarli con regolare lettera di porto, esponendovi però sempre la sopracitata tassa per l'intero percorso successivo al primo viaggio a vuoto. Gli eventuali rimborsi della medesima, totali o parziali, saranno fatti in sede di Controllo ed in base a domanda degli Zuccherifici.

La stazione destinataria curerà la riscossione del relativo importo da chi ritirerà il carro.

Anche le spedizioni di veicoli vuoti, eventualmente autorizzati a passare sulle linee di altre Amministrazioni (come dal penultimo periodo del punto 4) dovranno effettuarsi con lettera di porto ordinaria, da presentarsi dagli Zuccherifici, e saranno pure esenti da tassa di trasporto.

Le stazioni non dovranno accettare disposizioni verbali per il ritorno o per rispedire altrove i carri vuoti giunti vuoti.

7) Spedizioni di carri noleggiati carichi. — Le spedizioni dei carri carichi sono regolate dalle norme ordinarie di tariffa, e quindi gli Zuccherifici debbono presentare regolare lettera di porto, la quale dovrà portare la leggenda « *Convenzione speciale* ».

Per facilitare la verifica delle tasse, si prescrive che le stazioni mittenti appongano sulle lettere di porto con apposito timbro la dicitura: « *Carro noleggiato* », indicando sempre sul documento stesso la portata del carro.

8) Tassazione dei trasporti effettuati con carri noleggiati. — Ai trasporti eseguiti da e per le Fabbriche di zucchero, con i carri ad esse assegnati, verranno applicate le tariffe in vi-

---

cherà pei quattro carri presi ad esempio, la tassa di L. 0.20 per carro-chilometro computata sulla distanza che intercede tra Lavino e Samoggia e viceversa.

III. — I quattro carri vengono rispediti sempre vuoti e d'ordine dello Zuccherificio, una prima volta da Samoggia a Mantova e poscia da Mantova a Nogara, ove vengono finalmente caricati per Bologna (via Poggio Rusco). In questo caso la tassa sopradetta sarà applicata pei soli chilometri a vuoto non coperti numericamente dal susseguente percorso a carico cioè sulla differenza chilometrica fra il percorso Bologna-Samoggia-Modena-Mantova-Nogara, e quello Nogara-Bologna (via più breve).

gore per il genere dei trasporti stessi, notando che, agli effetti del punto 1°, comma *c*) dell'art. 107 delle tariffe, i carri in questione dovranno essere considerati come richiesti della portata che su di essi è segnata. In altri termini, le tasse saranno sempre da calcolarsi al minimo sul peso corrispondente alla portata del carro impiegato, tenuto però conto di quanto è detto all'art. 2° pei carri aventi portata superiore a 16 tonnellate.

Ai trasporti eseguiti coi carri noleggiati non è applicabile la triplicazione delle tasse di cui al punto 1° dell'O. S. n. 48-1917.

Per le barbabietole ed i residui relativi è ammessa la tolleranza del 5 % agli effetti dell'applicazione dell'art. 105 delle Tariffe.

La tassa di pesatura devesi applicare indistintamente in tutti i casi previsti dall'art. 113 delle Tariffe, avvertendo che anche all'effetto dell'applicazione della detta tassa, quando il peso dichiarato, senza che ne sia chiesta la ricognizione, venga riscontrato superiore al reale, la tolleranza stabilita per le altre merci nella misura del 3 % è portata per le barbabietole e per i residui relativi al 5 %.

9) Facoltà di eseguire in porto assegnato le spedizioni delle barbabietole, dei loro residui e della calce di defecazione. — Per i trasporti che si effettuano con i carri noleggiati è accordato alle Società proprietarie degli Zuccherifici di eseguirli in porto assegnato purchè ne figurino mittenti e destinatarie.

10) Avvisi agli Zuccherifici degli arrivi di barbabietole. — Gli arrivi delle barbabietole devono essere partecipati alle Fabbriche mediante lettera di avviso e non si dovranno consegnare i carri carichi, se prima non ebbe luogo il regolare svincolo della merce.

11) Tassa di sosta per la giacenza di carri noleggiati. — Non sono soggetti a tasse di sosta i carri noleggiati alle Ditte per tutto il tempo che rimangono sui binari dei rispettivi Zuccherifici.

Per le soste, oltre i termini di tempo stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle tariffe, subìte dai carri noleggiati *carichi* sui binari della stazione di partenza, in attesa del compimento del carico o

della presentazione dei documenti di trasporto, ovvero sui binari della stazione di arrivo non allacciata allo Zuccherificio destinatario della spedizione, in attesa dello scarico, saranno applicate le tasse stabilite dal precitato art. 117 delle Tariffe, quintuplicate dopo i primi due giorni di giacenza, a' sensi dell'Ordine di servizio n. 318 inserito nel Bollettino ufficiale n. 48 del 2 dicembre 1915.

Alle stesse tasse sono soggetti i carri carichi che, per cause imputabili agli Zuccherifici, restano giacenti nella stazione sede della Fabbrica, ovvero sono fatti trattenere in altre località. Nel primo caso decorrono dal momento in cui i carri sono pronti per essere consegnati allo Zuccherificio e cessano all'ora in cui vengono effettivamente consegnati; nel secondo decorrono dall'ora in cui sono trattenuti e cessano a quella in cui vengono fatti proseguire a destino.

La stazione sede di Zuccherificio registrerà i carri di cui al precedente alinea in apposito modulo M-538 da presentarsi, non appena si determina la giacenza, al rappresentante della Fabbrica interessata, perchè convalidi la contestazione di tali soste, con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti.

Se il Rappresentante si rifiutasse di rilasciare tale dichiarazione, il Capo stazione farà annotazione nel libro stesso constatante il rifiuto, annotazione che varrà come prova dello impedimento opposto dalla Fabbrica al ricevimento dei carri. Le stazioni allacciate alle Fabbriche si metteranno in relazione con quelle che trattengono carri carichi di barbabietole, per avere i dati occorrenti per il computo delle sopracitate tasse di sosta.

Le stazioni che trattengono i carri indicheranno a loro volta sui documenti di trasporto il giorno, l'ora ed il treno di arrivo e di proseguimento di ciascun carro.

Le tasse di cui sopra saranno dalle stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie.

12) Deposito di barbabietole nelle stazioni e soste di carri vuoti noleggiati. — Nelle stazioni comprese nei territori considerati in stato di guerra è assolutamente vietato il deposito di barbabietole in attesa di carico ed è pure vietata la sosta dei carri noleggiati vuoti oltre il tempo strettamente necessario per le esigenze del servizio della ferrovia.

13) Responsabilità pei casi di avarie e di ritardata resa delle merci. — Giusta le disposizioni stabilite dalla Direzione dei Trasporti dell'Esercito in forza del R. Decreto 15 aprile 1915, n. 672 e pubblicate coll'Ordine generale n. 5-1915, i trasporti vengono accettati subordinatamente alle **esigenze militari** ed ai mezzi di trasporto disponibili. In ogni caso i trasporti stessi vengono accettati **a tutto rischio e pericolo degli speditori.** L'Amministrazione ferroviaria non risponde delle avarie alle merci trasportate con carri noleggiati, destinate o provenienti dalle Fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa, ovvero dal fatto che, per colpa dello Zuccherificio, per difficoltà di servizio ferroviario o per altre cause, i trasporti non venissero riconsegnati in ordine cronologico rispetto al loro arrivo.

Dovranno però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi e ad altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far sempre risultare la causa della irregolarità, e che il trasporto è stato effettuato in base a *Convenzione speciale*.

I termini di resa saranno prorogati di tre giorni come dalle condizioni per l'applicazione della Tariffa locale 220, e, per ogni 125 chilometri incominciati, saranno pure aumentati rispettivamente di sette o di tre giorni, a seconda che trattasi di trasporti interessanti o meno, in partenza, in arrivo od in transito, stazioni situate in territori dichiarati in stato di guerra (Ordine di servizio n. 301 inserito nel Bollettino ufficiale n. 45 dell'11 novembre 1915).

14) Riparazione, sostituzione dei carri guastati durante il noleggio. — Le Ditte sono responsabili dei danni subìti dai carri *ed imputabili alle Ditte stesse*. Perciò le stazioni, all'atto delle varie consegne e riconsegne dei carri, procederanno in contraddittorio col Rappresentante dello Zuccherificio e col concorso dell'Agente del Servizio Veicoli, alla constatazione delle eventuali avarie, le quali dovranno essere descritte sul mod. M-538.

Le Divisioni Veicoli provvederanno poi, colle modalità di uso, per l'addebito agli Zuccherifici delle riparazioni dei guasti ad essi imputati.

Qualora si dovesse *togliere dalla circolazione,* a cagione di guasti comunque verificatisi, dei carri tanto carichi che vuoti, i Verificatori dovranno applicare le etichette prescritte per l'invio in riparazione, e darne immediato avviso al Capo della stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Rilevandosi il guasto in stazione che non sia quella a contatto con la Fabbrica alla quale i carri sono noleggiati, il Capo stazione dovrà darne subito avviso alla stazione in contatto, che a sua volta ne dovrà tosto avvertire lo Zuccherificio.

I carri ai quali viene applicata l'etichetta per le Officine (cioè con tagliando O) dovranno essere per cura della stazione prontamente sostituiti con altri di tipo analogo, se richiesto dallo Zuccherificio. A questi ultimi dovrà essere applicata la scritta di specializzazione come è indicato al punto 3; a quelli che vengono tolti dalla circolazione, per essere inviati alle Officine, tale scritta dovrà essere cancellata subito, come è prescritto al punto 15.

I carri guasti che non vengono etichettati per le Officine, perchè possono essere riparati dai Verificatori o dalle Squadre di rialzo, non vengono di massima sostituiti, ma devono essere riparati il più sollecitamente possibile e con precedenza sugli altri. Quando però si ritenesse di non poterli restituire alla circolazione prima della fine del terzo giorno dalla data del loro ritiro, dovranno venire sostituiti. A tal fine le Squadre di rialzo, ogni qualvolta riceveranno per la riparazione un carro noleggiato, dovranno far conoscere alla stazione, mediante mod. M-40, la durata probabile della riparazione. La stazione, accusando ricevuta del detto modulo, indicherà per iscritto alla Squadra se e con quale carro dovrà essere sostituito quello guasto.

Anche di queste sostituzioni la stazione dovrà informare la Fabbrica dello zucchero.

In tutti questi casi si dovrà pure provvedere, seguendo le disposizioni stabilite dal presente Ordine di servizio, alla compilazione dei verbali moduli M-181 od M-181-*a*.

15) RESTITUZIONE E SMARCATURA DEI CARRI NOLEGGIATI. — La restituzione, anche parziale, dei carri dalle Fabbriche di zucchero alla Ferrovia, avvenga per guasti o per cessato bisogno, dovrà effettuarsi nella stazione a contatto con la Fabbrica stessa.

Per la riconsegna dei carri noleggiati le stazioni dovranno redigere apposito verbale mod. M-181-*a*, seguendo le modalità stabilite dal punto 3 per i verbali di consegna.

Sui verbali di riconsegna dovranno pure risultare gli eventuali guasti e le mancanze accertate ai carri stessi.

Per facilitare ed affrettare la riconsegna e la smarcatura dei carri noleggiati, d'accordo fra le Divisioni Movimento e quelle Veicoli, le stazioni designate per effettuare tali operazioni saranno divise in gruppi, facenti capo ciascuno ad una determinata Squadra di rialzo.

Durante il periodo nel quale avranno luogo le riconsegne, in ciascuna di dette Squadre saranno designati appositi agenti incaricati di procedere alla verifica ed alla smarcatura dei carri.

Di mano in mano che i carri giungeranno nelle località all'uopo fissate, i Capi stazione ne informeranno direttamente la rispettiva Squadra di rialzo, la quale, a sua volta, invierà prontamente sul posto uno degli agenti incaricati delle operazioni in parola.

Lo stesso avviso verrà dato contemporaneamente per norma alla Divisione Movimento ed a quella Veicoli interessate, perchè ciascuna abbia modo di controllare e di accertare che il proprio personale ottemperi regolarmente e sollecitamente agli ordini ricevuti.

Nei casi in cui, per la natura del guasto, il veicolo non potesse essere inoltrato alla stazione designata per la riconsegna e per la smarcatura, quella che lo ritira dalla circolazione provvederà alla compilazione del verbale di riconsegna e lo rimetterà, per l'ulteriore seguito, alla stazione a contatto collo Zuccherificio al quale il carro era stato noleggiato.

A fine di evitare che, a campagna ultimata, restino in circolazione carri con la marcatura speciale e di prevenire contestazioni con gli Zuccherifici circa il computo dei noli, si prescrive che la stazione che riceve un carro, pel quale manchino disposi-

zioni da parte dello Zuccherificio cui è assegnato, lo ritorni, appena reso vuoto, alla stazione sede dello Zuccherificio indicata sul carro, la quale provvederà per la riconsegna e smarcatura, seguendo i criterî sopracitati.

16) Sospensione dei trasporti di barbabietole. — Nelle stazioni e sulle linee comprese nei territori considerati **in stato di guerra** i trasporti di barbabietole potranno, **per necessità militari,** essere totalmente o parziamente sospesi per determinati periodi od anche in via definitiva, senza che gli Zuccherifici possano ripetere indennizzi dall'Amminstrazione ferroviaria.

In questi casi le Divisioni Movimento ne informeranno prontamente gli Zuccherifici interessati e adotteranno tutti i provvedimenti di loro competenza in relazione colle più impellenti necessità dell'esercizio. Si asterranno però dal distogliere per altri usi i carri noleggiati rimasti inoperosi senza l'autorizzazione del Servizio Movimento, a meno che le Ditte dichiarino di essere disposte a farne la restituzione.

17) Conti pel nolo dei carri. — I conti pel nolo dei carri saranno trasmessi, dal Servizio Movimento, direttamente ai Capi delle stazioni in contatto con le diverse Fabbriche di zucchero, i quali cureranno subito la riscossione degli importi e li verseranno in giornata a cassa nei modi prescritti.

Trascorsi 5 giorni dalla presentazione del conto, senza che la Fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione dovrà avvertirne telegraficamente il Servizio Movimento.

18) Pesatura dei carri. — Per le pesature dei carri entro le Fabbriche, valgono le norme che regolano la concessione del binario di raccordo.

Tanto il personale di stazione quanto quello degli Uffici incaricato delle controllerie, dovranno valersi anche dei ponti a bilico esistenti nell'interno degli stabilimenti per gli accertamenti che riterranno di eseguire.

19) Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali. — Nelle Stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le Fabbriche di zucchedo, si potrà, a giu-

dizio delle Divisioni Movimento, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, ed attuare il servizio notturno, per facilitare il carico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

20) Registrazione dei carri noleggiati introdotti nei binari di raccordo. — A parziale deroga delle norme contenute nell'Ordine di servizio n. 147-1912, le stazioni sono autorizzate a sopprimere pei trasporti di cui si tratta, la lettera di avviso mod. M-540 e M-541. Dovranno però istituire un apposito registro mod. M-538 per i soli carri in entrata nel raccordo di ciascun Zuccherificio, completandovi le finche 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12, 23 e compilarne apposito estratto mod. M-539, limitatamente pure alle finche sopradette da inviarsi giornalmente alla propria Divisione.

Il presente Ordine di servizio, concordato con la Direzione dei trasporti del R. Esercito, abroga e sostituisce quello n. 7v-916. In quanto non è qui esplicitamente previsto, valgono le Norme e Condizioni stabilite per gli altri trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 11, 18, 21, 22, 41, 42, 45, *ai Controllori del materiale nonchè ai Capi tecnici ed ai Verificatori, eccettuati quelli dei Compartimenti di Bari, Reggio C. e Palermo.*

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Cessioni - Agenti debitori dimissionari - Fondo di garanzia e sua funzione.

La legge 30 giugno 1908 n. 335, nell'istituire il fondo di garanzia per le cessioni, intese non già di assicurare gli impiegati cedenti per i debiti di cessione non estinti, ma di garantire esclusivamente gli istituti cessionari dal rischio di perdere le somme erogate. E perciò l'impiegato che nel corso di una cessione si rende dimissionario, non può trarre vantaggio dalla sua inadempienza e dal facile modo di ingannare lo Stato e deve rimborsare il fondo di garanzia dell'equivalente da esso pagato per riscattare dall'Istituto cessionario l'importo della cessione insoddisfatta (1).

CASSAZIONE NAPOLI — 22 febbraio - 6 marzo 1917. (*Presidente* Lomonaco; *Est.* Panocchia; *P. M.* Trabucchi — *concl. conf.*) — Lettieri Luigi c. FF. Stato.

OSSERVATO IN FATTO.

Che il sig. Luigi Lettieri, impiegato delle ferrovie dello Stato cedette a 6 ottobre 1911, alla Cassa Centrale di risparmio di Firenze il quinto del suo stipendio ritraendo la somma di lire 1561,60; e di poi nel giugno 1912 si dimise dall'ufficio.

Che l'amministrazione ferroviaria, con atti del 20 marzo e 28 aprile 1913, assumendo che per la condotta del Lettieri aveva

(1) V. Bollettino 1916-IV-69.

dovuto procedere al riscatto in lire 1397,07, convenne esso Lettieri innanzi alla Pretura di S. Ferdinado (Napoli) per farlo condannare al pagamento dell'enunciata somma, con gli interessi legali dal giorno del versamento presso la cassa cessionaria.

Ed il pretore, con sentenza del 1° ottobre 1913, rigettò la domanda. Che l'Amministrazione con atti del 16 marzo e 13 maggio 1914 propose appello, riducendo la domanda a L. 1264.62. Ed alla sua volta propose appello incidentale il Lettieri per essere autorizzato, ove ne fosse il caso, ad estinguere il suo debito a rate mensili.

Che il Tribunale di Napoli, in I Sezione, con sentenza del 25 gennaio 1915, ritenne che lo Stato, per la garanzia che presta, ha la facoltà di pagare l'intera somma nel caso di cessazione per qualsiasi causa dal servizio del cedente, e che ha bene il diritto di farsene rivalere se la impossibilità della prestazione sopraggiunga per fatto del debitore che l'ha scientemente prodotta: epperò, accogliendo l'appello dell'Amministrazione condannò Lettieri al pagamento di L. 1264. 62, agli interessi del 4 % del 12 luglio 1912; ed alle spese del giudizio; e rigettò l'appello incidentale.

Che il Lettieri ha avanzato ricorso per cassazione, sostenendo che il fondo di garanzia sia stato costituito per rimborsare gli istituti cessionari, tra l'altro, quando ha luogo la cessazione dal servizio per qualunque causa e che perciò il Tribunale, con l'escludere la causa delle dimissioni abbia violato e falsamente applicato le disposizioni tutte della legge 30 giugno 1908 n. 335 e del relativo regolamento approvato col R. D. 15 dicembre 1910, n. 922; e specialmente gli art. 8, 9.10, 11 e 15 della legge, e 23 e segg. del Regolamento.

IN DIRITTO.

Che il ricorso è infondato. Di vero: Il legislatore, dopo avere provvidamente determinato la quota sequestrabile o cedibile degli stipendi e delle pensioni dei funzionari delle pubbliche amministrazioni, rilevò la necessità di sottrarre essi funzionari

alle mani di coloro che sogliono concedere prestiti a condizioni soverchiamente onerose, di porli in grado di sistemare decorosamente la loro posizione economica e di provvedere ad ogni urgente bisogno che loro potesse sopraggiungere. E poichè i mutamenti per evitare possibili perdite nei casi in cui lo stipendio veniva a mancare per morte dell'impiegato, richiedevano l'assicurazione della vita del mutuatario nella forma temporanea a capitale decrescente, e l'assicurazione pei rischi diversi (aspettative, dimissioni, destituzioni) con tutti i relativi premi, imposte, tasse, onorario di medico e diritti di mediazione, si volle senza impegnare lo Stato con sensibile aggravio del suo bilancio e senza impiegare parte della disponibilità della cassa dei depositi e prestiti, autorizzare le Casse di risparmio ed i monti di pietà a concedere, con le debite cautele, prestiti sopra cessioni del quinto degli stipendi, con la esenzione delle tasse di registro e con la costituzione di un apposito fondo di garanzia, per raggiungere il fine di rendere il più che sia possibile agevole agli impiegati il contrarre mutui e soddisfarli per mitezza di interessi e per lievi oneri, tra i quali una mitissima quota mensile da rilasciarsi temporaneamente a profitto del fondo di garanzia ed una tenue percentuale delle cessioni da rilasciarsi dai soli impiegati cedenti. Da ciò chiaro emerge che la legge del 30 giugno 1908 intese di istituire la cassa di garanzia per garantire gli enti cessionari contro tutti i rischi che avrebbero potuto cagionare la perdita del credito in tutto o in parte come si praticava con le società di assicurazioni. Si volle per tal guisa raggiungere il fine di potere l'impiegato facilmente, in caso di bisogno, contrarre un mutuo, non creare un mezzo di previdenza, al quale ciascuno può ricorrere, indipendemente dalla cessione parziale dello stipendio, senza godere di tutti i molteplici vantaggi per bollo, registro e spese diverse. E che sia così basta considerare che nelle cessioni del quinto non era l'impiegato che intendeva assicurarsi, ma erano i creditori che imponevano l'assicurazione per non subire perdite. Invano adunque adducesi che lo Stato vólle creare uno speciale sistema di assicurazione, e che il fondo di garanzia, funzionando da assicuratore nell'interesse dell'impiegato, paga, al verificarsi del rischio senz'altro il debito che

resta estinto; perchè col disposto degli art. 8 della citata legge e 23 del regolamento, si enunciano tutti i casi in cui il fondo di garanzia è tenuto a rimborsare gli istituti cessionari, che non possono essere esposti al pericolo di perdite, ma non si assicura del pari il vantaggio al cedente di un capitale corrispondente alla somma non pagata, per sottrarlo ad ogni obbligazione contratta. L'impiegato col soddisfare il debito nulla perde perchè si è giovato della somma mutuatagli, e di conseguenza la legge del 30 giugno 1908 rilevò la necessità di garantire soltanto i cessionari dal rischio di perdere le somme erogate. Ed a confermare sempre più questa interpretazione sta l'art. 24 del regolamento del 1910, che stabilisce di avere la garanzia valore esclusivamente nei diretti rapporti con gli istituti cessionarii, e per cessioni debitamente accettate dall'Amministrazione.

Vuolsi da ultimo osservare che il fondo di garanzia formato con le tenui ritenute determinate con gli art. 9, 10 della legge, è considerato sufficiente a garantire incondizionatamente i cessionari, non pure i cedenti. E di ciò non puossi dubitare quando si tiene presente che per l'art. 23 del Regolamento è fatta una agevolazione ai cedenti nei soli casi di cessazione temporanea o riduzione dello stipendio, e di collocamento a riposo con diritto a pensione, stabilendosi che il ricupero delle somme versate dal fondo di garanzia ha luogo mediante il corrispondente prolungamento della ritenuta mensile: il che importa che, fuori questi due casi in cui è dato all'Amministrazione di rivalersi indubitatamente dallo stipendio o dalla pensione, il ricupero ha luogo sopra tutti i beni del debitore.

Che pertanto il Tribunale ritenne pure che non poteva il funzionario, che con le volontarie dimissioni aveva scientemente prodotto l'impossibilità della prestazione, trarre vantaggio dalla sua inadempienza e dal facile modo di ingannare lo Stato, con cessioni fatte alla vigilia dell'abbandono del servizio; e però anche sotto questo aspetto, la sentenza è incensurabile.

Che per le ragioni espresse non è d'uopo per la decisione della causa fare ricorso al disposto degli art. 22 del R. D. del 29 lu-

glio 1914 e 3 della legge 16 dicembre 1914 (1); ma è ben chiaro che detti articoli sono semplicemente interpretativi delle disposizioni contenute nella legge del 1908.

Che per la fatta considerazione devesi rigettare il ricorso.

Che il soccombente deve essere condannato alle spese ed alla perdita del deposito.

P. Q. M. — La Corte rigetta il ricorso e *condanna il ricorrente alle spese* ed alla perdita del deposito.

(1) R. D. 20 luglio 1914, n. 850 che apprová il regolamento sulla pignorabilità e sequestrabilità degli stipendi ecc. Legge 16 dicembre 1914, n. 1362 sulla cedibilità degli stipendi e delle mercedi degli operai dipendenti dallo Stato.

ANNO X – N. 31

2 AGOSTO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, agosto 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 28 *giugno* 1917, *n.* 1149 *concernente la proroga della riduzione di tariffa a favore dei trasporti di frumento e di granoturco e delle loro farine* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Visti i Nostri decreti 24 giugno 1915, n. 931; 29 giugno 1916, n. 858; 4 gennaio 1917, n. 52 e 4 febbraio 1917, n. 278, relativi alle facilitazioni di tariffa concesse per i trasporti di cereali;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro, segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli dell'agricoltura e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il ribasso del cinquanta per cento sulle tariffe ferroviarie per i trasporti a vagone completo di frumento e di granoturco e delle loro farine (compresi i semolini), anche di provenienza estera, di cui l'art. 1° del Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 931,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 luglio 1917, n. 178.

è prorogato per tutta la durata della guerra e per i primi tre mesi successivi alla pubblicazione della pace.

Oltre i trasporti indicati nel predetto decreto, sono esclusi dalla riduzione anche quelli di *farinette*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI — RAINERI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 97. (C.).

Trasporti militari - Viaggi degli allievi della scuola militare di Caserta.

Fra gli istituti militari superiori indicati nei paragrafi 17 lettera *c*) e 23 del regolamento per i trasporti militari devesi aggiungere la scuola militare di Caserta, parificata a tutti gli effetti alla scuola militare di Modena.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di servizio N. 98. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo tra macchinisti, fuochisti e affini delle ferrovie dello Stato in Reggio Calabria »; la « Cooperativa di consumo macchinisti e fuochisti delle ferrovie dello Stato di Roma »; e la « Cooperativa di consumo tra il basso personale della trazione di Roma S. Lorenzo » sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle predette società cooperative devono, pertanto, essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 99. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie: della Società Veneta, Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno, Soresina-Soncino.

AUMENTI E MODIFICAZIONI DI TARIFFA.

In dipendenza dei decreti luogotenenziali 18 febbraio 1917, n. 373, e 29 aprile 1917, n. 726, avranno effetto, per i trasporti in servizio cumulativo con le amministrazioni sopra indicate, gli aumenti e le modificazioni di tariffa seguenti, *a principiare dal 10 agosto* 1917.

I. — TRASPORTI VIAGGIATORI E BAGAGLI A TARIFFA RIDOTTA.

Ferrovie della Società Veneta. — Nell'allegato n. 1 al presente ordine di servizio si indicano i nuovi prezzi da riscuotere per i trasporti viaggiatori e bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari.

Tale allegato sostituisce quello n. 6 pubblicato con l'ordine di servizio n. 193-1916.

II. — TRASPORTI A GRANDE VELOCITÀ, PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA — E PICCOLA VELOCITÀ.

a) *Ferrovie della Società Veneta.* — L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato n. 2 al presente ordine di servizio) sostituisce quella formante l'allegato n. 17 all'ordine di servizio n. 193-1916.

Nella detta nuova tabella sono indicati anche i prezzi da computare per i trasporti fruenti delle tariffe speciali n. 1 e 11 g. v.

L'ammontare delle soprattasse per i trasporti da o per Bo-

logna S. Vitale, da o per le stazioni del tronco Rocchette-Asiago, da o per S. Giorgio Nogaro caricati o scaricati a Porto Nogaro e da o per le stazioni della ferrovia Verona-Caprino-Garda è modificato secondo risulta dall'allegato n. 3.

Sono, inoltre, stabilite soprattasse di transito anche per i trasporti in servizio cumulativo con le altre linee della Società Veneta. Tali nuove soprattasse sono pure riportate nel detto allegato n. 3.

b) Ferrovia Brescia-Iseo. — Aumento dell'11 % da computare sulle tasse di porto, sui diritti fissi e sulla soprattassa stabilita dall'art. 68-*bis* delle tariffe, già calcolate con l'aumento del 15 %, di cui il comma *i)* della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916.

Sono esclusi dal nuovo aumento dell'11 % i trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, di carbone fossile e relativi surrogati (legna da ardere, torba, lignite e simili) e di derrate alimentari di prima necessità.

I trasporti di grano, granturco, farine e semolini, esclusi dall'aumento del 15 % sopra menzionato, vanno esenti anche dall'aumento dell'11 % quando sono effettuati a carro completo.

c) Ferrovia Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno. — Aumento dell'11 % da computare sulle tasse di porto (comprese le tasse minime), sui diritti fissi, sulla soprattassa del transito di Iseo e su quella stabilita dall'art. 68-*bis* delle tariffe, già calcolate con l'aumento del 23 %, di cui il comma *l)* della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916.

Sono esclusi dal nuovo aumento dell'11 % i trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, di carbone fossile e relativi surrogati (legna da ardere, torba, lignite e simili) e di derrate alimentari di prima necessità.

I trasporti di grano, granturco, farine e semolini, soggetti finora soltanto all'aumento dell'8 %, vanno esenti dall'aumento dell'11 % quando sono effettuati a carro completo.

d) Ferrovia Soresina-Soncino. — Aumento dell'11 % da computare sulle tasse di porto (comprese le tasse minime), sui diritti fissi, sulla soprattassa del transito di Soresina e su quella

stabilita dall'art. 68-*bis* delle tariffe, già calcolate con l'aumento del 23 %, di cui il punto 3 dell'ordine di servizio n. 192-1916.

Sono esclusi dal nuovo aumento dell'11 % i trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, di carbone fossile e relativi surrogati (legna da ardere, torba, lignite e simili) e di derrate alimentari di prima necessità.

I trasporti di grano, granturco, farine e semolini, soggetti finora soltanto all'aumento dell' 8 %, vanno esenti dall'aumento dell'11 % quando sono effettuati a carro completo.

È inteso che tutti gli aumenti di cui la parte II del presente ordine di servizio sono applicabili, come quelli attualmente in vigore, anche ai trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato N. **1** *all'ordine di servizio N. 99-1917.*

SOCIETÀ VENETA

Aumenti di tariffa

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulle linee sottoindicate, esercitate dalla Società delle ferrovie venete, per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1) Linea Stazione per la Carnia-Villasantina.														
Tolmezzo	Staz. per la Carnia	11	1.20	0.85	0.55	0.45	0.55	0.45	0.30	0.55	0.40	0.30	3 853	3.753
Villasantina. . .	id.	20	2.05	1.45	0.95	0.80	0.90	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.006	6.825
2) Linea Cividale-Udine-Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Cervignano-Belvedere.														
Cividale.	Udine.	16	1.65	1.20	0 75	0.65	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.605	5.460
	Portogruaro. . .	77	7.50	5.30	3.40	2.70	3.10	2.30	1.55	3.05	2.20	1.55	26.974	26.277
Udine	Portogruaro. . .	61	5.95	4.20	2.70	2.25	2.50	1 85	1.25	2.45	1.80	1.25	21.369	20.816
Risano.	Udine.	10	1.10	0.80	0.50	0.45	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	3.503	3.412
	Portogruaro. . .	51	5 —	3.55	2.30	1.95	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	17.866	17.404
Palmanova. . . .	Udine.	18	1.85	1.35	0.85	0 75	0.80	0.65	0.40	0.80	0.60	0.40	6.305	6.142
	Portogruaro. . .	43	4.25	3 —	1.95	1.65	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	15.063	14.674
S. Giorgio Nogaro	Udine	30	3 —	2.15	1.35	1.20	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	10.509	10.237
	Portogruaro. . .	32	3.20	2.25	1.45	1.25	1.35	1 —	0.70	1.35	1 —	0.70	11.210	10.920

(1) Per le linee segnate dal n. 1 al n. 8, le tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli sono:

L. 1.10 per le concessioni speciali *A* e *IX*.
» 0.85 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.75 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Segue *Allegato n.* **1**.

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Segue: 2) **Linea Cividale-Udine-Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Cervignano-Belvedere**														
Muzzana	Udine	36	3.55	2.55	1.65	1.40	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	12.611	12.285
	Portogruaro	26	2.60	1.85	1.20	1.05	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	9.108	8.872
Palazzolo V.	Udine	40	3.95	2.80	1.80	1.55	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	14.012	13.650
	Portogruaro	22	2.25	1.60	1.05	0.90	1 —	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	7.707	7.507
Latisana	Udine	47	4.60	3.25	2.10	1.80	1.95	1.45	1 —	1.90	1.40	0.95	16.465	16.039
	Portogruaro	14	1.45	1.05	0.70	0.60	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	4.904	4.777
Fossalta	Udine	55	5.40	3.80	2.45	2.05	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	19.267	18.769
	Portogruaro	6	0.70	0.55	0.35	0.30	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	2.101	2.047
Portogruaro	Udine	61	5.95	4.20	2.70	2.25	2.50	1.85	1.25	2.45	1.80	1.25	21.369	20.816
Torre di Zuino	Udine	36	3.55	2.55	1.65	1.40	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	12.611	12.285
	Portogruaro	38	3.75	2.65	1.70	1.50	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	13.312	12.967
Cervignano	Udine	40	4.15	2.90	1.90	1.65	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	14.030	13.666
	Portogruaro	42	4.35	3.05	2 —	1.70	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	14.730	14.349
Aquileia	Udine	47	4.85	3.40	2.15	1.95	2.10	1.50	1.05	2 —	1.45	1.05	15.467	15.065
	Portogruaro	49	5.05	3.55	2.25	2 —	2.20	1.55	1.10	2.10	1.50	1.10	16.167	15.748
Belvedere	Udine	52	5.45	3.70	2.30	2.05	2.30	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	16.665	16.191
	Portogruaro	54	5.65	3.85	2.40	2.10	2.40	1.70	1.15	2.25	1.65	1.15	17.365	16.874
3) **Linea Conegliano-Vittorio.**														
Vittorio	Conegliano	14	1.45	1.05	0.70	0.60	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	4.904	4.777

Segue *Allegato N.* **1.**

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
4) Linea Copparo–Ferrara–Cento-Persiceto-Decima–Modena.														
Boara	Ferrara	7	0.80	0.60	0.35	0.35	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	2.452	2.388
	Persiceto	53	5.20	3.70	2.35	2.—	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	18.566	18.086
	Crevalcore	52	5.10	3.60	2.35	2.—	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	18.216	17.745
	Modena	73	7.10	5.—	3.25	2.60	2.95	2.15	1.50	2.90	2.10	1.45	25.573	24.911
Baura	Ferrara	10	1.10	0.80	0.50	0.45	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	3.563	3.412
	Persiceto	56	5.50	3.90	2.50	2.10	2.30	1.70	1.15	2.25	1.65	1.15	19.617	19.110
	Crevalcore	55	5.40	3.80	2.45	2.05	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	19.267	18.769
	Modena	76	7.40	5.20	3.35	2.70	3.10	2.25	1.55	3.—	2.20	1.50	26.624	25.935
Tamara Saletta	Ferrara	15	1.55	1.15	0.70	0.65	0.70	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	5.254	5.118
	Persiceto	61	5.95	4.20	2.70	2.25	2.50	1.85	1.25	2.45	1.80	1.25	21.369	20.816
	Crevalcore	60	5.85	4.15	2.65	2.20	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	21.019	20.475
	Modéna	81	7.90	5.55	3.60	2.85	3.25	2.40	1.65	3.20	2.35	1.60	28.375	27.642
Copparo	Ferrara	20	2.05	1.45	0.95	0.80	0.90	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.006	6.825
	Persiceto	66	6.45	4.55	2.90	2.40	2.70	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30	23.121	22.523
	Crevalcore	65	6.35	4.50	2.90	2.35	2.65	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30	22.770	22.181
	Modena	86	8.35	5.90	3.80	3.—	3.45	2.55	1.75	3.40	2.45	1.70	30.127	29.348
Ferrara	Persiceto	46	4.55	3.20	2.05	1.80	1.90	1.40	0.95	1.85	1.40	0.95	16.114	15.697
	Crevalcore	45	4.45	3.15	2.—	1.75	1.85	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	15.764	15.356
	Modena	66	6.45	4.55	2.90	2.40	2.70	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30	23.121	22.523
Porotto	Ferrara	6	0.70	0.55	0.35	0.30	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	2.101	2.047
	Persiceto	41	4.05	2.85	1.85	1.60	1.70	1.25	0.85	1.70	1.25	0.85	14.363	13.991
	Crevalcore	40	3.95	2.80	1.80	1.55	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	14.012	13.650
	Modena	61	5.95	4.20	2.70	2.25	2.50	1.85	1.25	2.45	1.80	1.25	21.369	20.816

Segue *Allegaio N.* **1.**

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo

Segue: 4) **Linea Copparo-Ferrara-Cento-Persiceto-Decima-Modena.**

STAZIONI	TRANSITI	km.	B 1ª	B 2ª	B 3ª	Operai 3ª	Sogg. 1ª	Sogg. 2ª	Sogg. 3ª	Esenti 1ª	Esenti 2ª	Esenti 3ª	Bagagli soggetti	Bagagli esenti
Vigarano M.	Ferrara	9	1.—	0.75	0.45	0.40	0.45	0.40	0.25	0.45	0.35	0.25	3.152	3.071
	Persiceto	37	3.65	2.60	1.70	1.45	1.55	1 15	0.80	1.55	1.15	0.80	12.961	12.626
	Crevalcore	36	3.55	2.55	1.65	1.40	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	12.611	12.285
	Modena	57	5.60	3.95	2.55	2.15	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	19.968	19.451
Mirabello	Ferrara	13	1.35	1.—	0.65	0.55	0 65	0 50	0.30	0.60	0.50	0.30	4.554	4.436
	Persiceto	33	3.30	2.35	1.50	1.30	1.40	1.05	0.70	1.35	1.—	0.70	11.560	11.261
	Crevalcore	32	3.20	2.25	1.45	1.25	1.35	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70	11.210	10.920
	Modena	53	5.20	3.70	2.35	2.—	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	18.566	18.086
S. Carlo	Ferrara	18	1.85	1.35	0.85	0.75	0.80	0.65	0 40	0.80	0.60	0.40	6.305	6.142
	Persiceto	28	2.70	1.95	1.25	1.05	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	9.458	9.555
	Crevalcore	27	2.80	2.—	1.30	1.10	1.20	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	9.808	9.214
	Modena	48	4.70	3.35	2.15	1.85	2.—	1.45	1.—	1.95	1.45	1.—	16.815	16.380
S. Agostino	Ferrara	20	2.05	1.45	0.95	0 80	0.90	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.006	6.825
	Persiceto	26	2 60	1.85	1.20	1.05	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	9.108	8.872
	Crevalcore	25	2.50	1.80	1.15	1.—	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.758	8.531
	Modena	46	4.55	3.20	2.05	1.80	1.90	1.40	0.95	1.85	1.40	0.95	16.114	15.697
Dosso	Ferrara	25	2.50	1.80	1.15	1.—	1.10	0 80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.758	8.531
	Persiceto	21	2.15	1.55	1.—	0.85	0.95	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	7.356	7.166
	Crevalcore	20	2.05	1.45	0 95	0.80	0.90	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.006	6.825
	Modena	41	4.05	2.85	1.85	1 60	1.70	1.25	0.85	1.70	1.25	0.85	14.363	13.991
Renazzo C. R.	Ferrara	28	2.80	2.—	1.30	1.10	1.20	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	9.808	9.555
	Persiceto	18	1.85	1.35	0.85	0.75	0.80	0.65	0.40	0.80	0.60	0.40	6.305	6.142
	Crevalcore	17	1.75	1.25	0.80	0.70	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	5.955	5.801
	Modena	38	3.75	2.65	1.70	1.50	1.60	1.20	0 80	1.55	1.15	0.80	13.312	12.967

Segue *Allegato N.* 1.

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
	Segue: 4) Linea Copparo–Ferrara–Cento–Persiceto–Decima–Modena.													
Cento	Ferrara	32	3.20	2.25	1.45	1.25	1.35	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70	11.210	10.920
	Persiceto	14	1.45	1.05	0.70	0,60	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	4.904	4.777
	Crevalcore	13	1.35	1.—	0.65	0.55	0.65	0.50	0.30	0.60	0.50	0.30	4.554	4.436
	Modena	34	3.40	2.40	1.55	1.35	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	11.910	11.602
Decima	Ferrara	38	3.75	2.65	1.70	1.50	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	13.312	12.967
	Persiceto	9	1.—	0.75	0.45	0.40	0.45	0.40	0.25	0.45	0.35	0.25	3.152	3,071
	Crevalcore	7	0.80	0.60	0.35	0.35	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	2.452	2.388
	Modena	28	2.80	2.—	1.30	1.10	1.20	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	9.808	9.555
Persiceto	Ferrara	46	4.55	3.20	2.05	1.80	1.90	1.40	0.95	1.85	1.40	0.95	16.114	15.697
Crevalcore	Ferrara	45	4.45	3.15	2.—	1.75	1.85	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	15.764	15.356
	Modena	22	2.25	1.60	1.05	0.90	1.—	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	7.707	7.507
Ravarino	Ferrara	50	4.90	3.50	2.25	1.90	2.05	1.50	1.05	2.—	1.50	1.—	17.516	17.063
	Crevalcore	5	0.60	0.45	0.30	0.25	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	1.751	1.706
	Modena	17	1.75	1.25	0.80	0.70	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	5.955	5.801
Nonantola	Ferrara	57	5.60	3.95	2.55	2.15	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	19.968	19.451
	Crevalcore	12	1.25	0.95	0.60	0.50	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.203	4.095
	Modena	10	1.10	0.80	0.50	0.45	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	3.503	3.412
Modena	Ferrara	66	6.45	4.55	2.90	2.40	2.70	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30	23.121	22.523
	Crevalcore	22	2.25	1.60	1.05	0.90	1.—	0.75	0.50	0,95	0,70	0.50	7.707	7,507

Segue *Allegato N.* **1.**

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la Rete dello Stato	distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo				
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
5) Linea Bologna-Portomaggiore-Massalombarda.														
Bologna S. V.	Portomaggiore	47	4.60	3.25	2.10	1.80	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	16.465	16.039
	Massalombarda	42	4.15	2.95	1.90	1.65	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	14.713	14.332
Roveri	Portomaggiore	42	4.15	2.95	1.90	1.65	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	14.713	14.332
	Massalombarda	37	3.65	2.60	1.70	1.45	1.55	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	12.961	12.626
Castenaso	Portomaggiore	37	3.65	2.60	1.70	1.45	1.55	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	12.961	12.626
	Massalombarda	32	3.20	2.25	1.45	1.25	1.35	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70	11.210	10.920
Budrio	Portomaggiore	31	3.10	2.20	1.40	1.20	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65	10.859	10.579
	Massalombarda	27	2.70	1.95	1.25	1.05	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	9.458	9.214
Mezzolara	Portomaggiore	24	2.40	1.75	1.10	0.95	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.407	8.190
	Massalombarda	34	3.40	2.40	1.55	1.35	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	11.910	11.602
Guarda	Portomaggiore	19	1.95	1.40	0.90	0.80	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.656	6.483
	Massalombarda	39	3.85	2.75	1.75	1.50	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	13.662	13.309
Molinella	Portomaggiore	15	1.55	1.15	0.70	0.65	0.70	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	5.254	5.118
	Massalombarda	43	4.25	3.—	1.95	1.65	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	15.063	14.674
Traghetto	Portomaggiore	12	1.25	0.95	0.60	0.50	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.203	4.095
	Massalombarda	46	4.55	3.20	2.05	1.80	1.90	1.40	0.95	1.85	1.40	0.95	16.114	15.697
Consandolo	Portomaggiore	5	0.60	0.45	0.30	0.25	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	1.751	1.706
	Massalombarda	53	5.20	3.70	2.35	2.—	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	18.566	18.086
Villafontana	Portomaggiore	39	3.85	2.75	1.75	1.50	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	13.662	13.309
	Massalombarda	19	1.95	1.40	0.90	0.80	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.656	6.483
Medicina	Portomaggiore	42	4.15	2.95	1.90	1.15	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	14.713	14.332
	Massalombarda	16	1.65	1.20	0.75	0.65	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.605	5.460
Sesto Imolese	Portomaggiore	49	4.80	3.40	2.20	1.90	2.05	1.50	1.05	2.—	1.45	1.—	17.165	16.721
	Massalombarda	9	1.—	0.75	0.45	0.40	0.45	0.40	0.25	0.45	0.35	0.25	3.152	3.071

Segue *Allegato N.* **1.**

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti km.	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo				
			1a classe	2a classe	3a classe	3a classe	1a classe	2a classe	3a classe	1a classe	2a classe	3a classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
6) Linea Parma-Suzzara.														
Parma	Suzzara	44	4.35	3.05	2.00	1.70	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	15.414	15.015
Sorbolo	Parma	11	1.20	0.85	0.55	0.45	0.55	0.45	0.30	0.55	0.40	0.30	3.853	8.753
	Suzzara	34	3.40	2.40	1.55	1.35	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	11.910	11.602
Brescello	Parma	20	2.05	1.45	0.95	0.80	0.90	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.006	6.825
	Suzzara	25	2.50	1.80	1.15	1.00	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.758	8.531
Boretto	Parma	23	2.35	1.65	1.05	0.95	1.00	0.75	0.50	1.00	0.75	0.50	8.057	7.848
	Suzzara	22	2.25	1.60	1.05	0.90	1.00	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	7.707	7.507
Gualtieri	Parma	29	2.90	2.05	1.35	1.15	1.25	0.95	0.65	1.20	0.90	0.60	10.159	9.896
	Suzzara	16	1.65	1.20	0.75	0.65	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.605	5.460
Guastalla	Parma	32	3.20	2.25	1.45	1.25	1.35	1.00	0.70	1.35	1.00	0.70	11.210	10.920
	Suzzara	13	1.35	1.00	0.65	0.55	0.65	0.50	0.30	0.60	0.50	0.30	4.554	4.436
Lurgosa	Parma	38	3.75	2.65	1.70	1.50	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	13.312	12.967
	Suzzara	7	0.80	0.60	0.35	0.35	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	2.452	2.388
Suzzara	Suzzara	44	4.35	3.05	2.00	1.70	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	5.90	15.414	15.015
7) Linea Arezzo-Pratovecchio Stia.														
Giovi	Arezzo	8	0.90	0.65	0.40	0.35	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	2.802	2.730
Subbiano	Id	14	1.45	1.05	0.70	0.60	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	4.904	4.777
S. Mama	Id.	20	2.05	1.45	0.95	0.80	0.90	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.006	6.825
Rassina	Id.	24	2.40	1.75	1.10	0.95	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.407	8.190
Bibbiena	Id.	31	3.10	2.20	1.40	1.20	1.35	1.00	0.70	1.30	0.95	0.65	10.859	10.579
Poppi	Id.	36	3.55	2.55	1.65	1.40	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	12.611	12.285
Porrena Str.	Id.	38	3.75	2.65	1.70	1.50	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	13.312	12.967
Pratovecchio St.	Id.	45	4.45	3.15	2.00	1.75	1.85	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	15.764	15.356
8) Linea Adria-Piove.														
Cavarzere	Adria	11	1.20	0.85	0.55	0.45	0.55	0.45	0.30	0.55	0.40	0.30	3.853	3.753
Cona	Id.	17	1.75	1.25	9.80	0.70	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	5.955	5.801
Correzzola	Id.	21	2.15	1.55	1.00	0.85	0.95	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	7.356	7.166
Pontelongo	Id.	25	2.50	1.80	1.15	1.00	1.10	0.90	0.55	1.05	0.80	0.55	8.758	8.531
Piove	Id.	30	3.00	2.15	1.35	1.20	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	10.509	10.237

Segue *Allegato N.* **1**.

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
9) Linea Thiene-Rocchette-Asiago.														
Chiuppano Caltrano.	Thiene	9	1.00	0.75	0.45	0.40	0.45	0.40	0 25	0.45	0.35	0.25	3.152	3.071
Rocchette. . . .	Id.	11	1.20	0.85	0.55	0.45	0.55	0.45	0.30	0.55	0.40	0.30	3.853	3.753
Treschè Conca .	Id.	44	4.35	3.05	2.00	1.70	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	16.314	15.915
Cesuna.	Id.	46	4.55	3.20	2.65	1.80	1.90	1.40	0.95	1.85	1.40	0.95	17.014	16.597
Canove di Roana	Id.	52	5.10	3.60	2.35	2.05	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	19.110	18.645
Asiago	Id.	55	5.40	3.80	2.45	2.05	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	20.107	19.669
10) Linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero.														
Torrebelvicino .	Schio	5	0.60	0.45	0.30	0.25	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	1.751	1.706
Seghe	Thiene	18	1.85	1.35	0.85	0.75	0.80	0.65	0.40	0.80	0.60	0.40	7.205	7.042
Arsiero.	Id.	20	2.05	1.45	0.95	0.80	0.90	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.906	7.725

(1) Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli per le linee Thiene-Rocchette-Asiago e Torrebelvicino-Schio-Arsiero:
L. 0.50 per le concessioni speciali e pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0.50 pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Queste tasse minime e le quote indicate nei prospetti per le linee stesse Thiene-Asiago e Torrebelvicino-Schio-Arsiero, comprendono la tassa di trasbordo a Rocchette dovuta alle ferrovie Venete.

Pei bagagli diretti o provenienti da Torrebelvicino è da riscuotersi in più la tassa di trasbordo a Schio (spettante alle ferrovie dello Stato) di centesimi 40 per tonnellata, col minimo di centesimi 5 per spedizione.

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 99-1917.

QUOTE DI CORREZIONE

da applicare in aumento ai prezzi delle tariffe delle ferrovie dello Stato adottate dalla Società Veneta, ai trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata ed ordinaria, veicoli, feretri e bestiame in servizio cumulativo con le linee seguenti esercitate dalla Società stessa: Stazione per la Carnia–Villa Santina, Cividale–Udine–Portogruaro e S. Giorgio Nogaro–Cervignano–Belvedere, Conegliano-Vittorio, Thiene-Rocchette–Asiago, Verona–Caprino–Garda, Piove-Adria, Copparo-Ferrara-Cento-Persiceto, Bologna–Portomaggiore–Massa-lombarda, Parma–Suzzara e Arezzo-Pratovecchio Stia.

Frumento, frumentone, loro farine e semolini.

Grande velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. . . . . L. 1.10
Minimo per spedizione . . . . » 0.20

Piccola velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e per il peso tassabile . . . . » 0.20
Minimo per spedizione . . . . » 0.10

Altre granaglie, derrate alimentari di prima necessità (1), carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili) a vagone completo.

Grande velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. . . . . » 3.40

Piccola velocità accelerata.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e per il peso tassabile . . . . » 0.65
Minimo per vagone. . . . . » 3.25

---

(1) Sono considerate derrate alimentari di prima necessità le seguenti: bestiame minuto e macellato, burro fresco e salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi e sodi, frutta, funghi, grasso, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie, verdure, pane, pasta, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova.

Segue *Allegato N.* **2**.

Piccola velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e per il peso tassabile	L.	0.60
Minimo per vagone	»	3.60

Per tutte le altre merci a vagone completo e per tutte le merci in collettame - ad esclusione dei soli trasporti di frumento, frumentone, loro farine e semolini - e per il bestiame, feretri e veicoli.

Grande velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	5.95
Minimo per spedizione	»	0.30
Numerario, valori, oggetti preziosi	»	—

Piccola velocità accelerata (merci).

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg, e per il peso tassabile	»	1.20
Minimo per vagone	»	6.—

Piccola velocità accelerata (bestiame).

Per capo di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	1.20
Bestiame di 4ª e 5ª classe: per spedizione	»	1.20
A vagone completo, per vagone	»	7.65

Feretri.

Per spedizione	»	—

Piccola velocità.

a) Merci in collettame:		
per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	1.80
minimo per spedizione	»	0.30
b) Merci a carro completo:		
per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e per il peso tassabile	»	1.20
minimo per vagone	»	4.20

Veicoli a due ed a quattro ruote.

Per veicolo: a grande velocità	»	5.80
» a piccola velocità	»	2.05

Segue *Allegato N.* **2**.

Tariffe speciali n. 1 e 11 G. V.

I trasporti a grande velocità sotto il regime delle speciali n. 1 e 11 non sono soggetti alla quota di correzione la quale è compresa nei nuovi prezzi che si riportano qui appresso:

Per tutte le ferrovie della Società Veneta, ad eccezione delle linee Torrebelvicino-Schio-Arsiero.

Colli fino a 10 kg.	L.	0.45
Colli da oltre 10 fino a 20 kg.	»	0.60

Per le linee Torrebelvicino-Schio-Arsiero.

Colli fino a 10 kg.	»	0.25
Colli da oltre 10 fino a 20 kg.	»	0.40

Allegato N. 3 all'ordine di servizio N. 99-1917.

SOPRATTASSE DI TRANSITO

PER I TRASPORTI IN SERVIZIO CUMULATIVO CON LE LINEE DELLA SOCIETÀ VENETA

eccezione fatta per quelli a carro completo di granaglie, derrate alimentari di prima necessità (1), carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili).

Linee: Stazione per la Carnia-Villa Santina, Cividale-Udine-Portogruaro e S. Giorgio Nogaro-Cervignano-Belvedere, Conegliano-Vittorio, Thiene-Rocchette-Asiago, Torrebelvicino-Schio-Arsiero, Piove-Adria, Copparo-Ferrara-Cento-Persiceto, Bologna-Portomaggiore-Massalombarda (2), Parma-Suzzara e Arezzo-Pratovecchio Stia.

Grande velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	L.	0.50
Minimo per spedizione	»	0.10

Piccola velocità accelerata (merci).

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	0.45

Piccola velocità accelerata (bestiame).

Per capo di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	0.50
» di 4ª classe	»	0.30
» di 5ª classe	»	0.20
Minimo per spedizione	»	1.—

Feretri.

Per feretro	»	1.50

---

(1) Sono considerate derrate alimentari di prima necessità le seguenti: bestiame minuto e macellato, burro fresco e salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi e sodi, frutta, funghi, grasso, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie, verdure, pane, pasta, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova.

(2) Esclusi i trasporti da e per Bologna S. Vitale.

Segue *Allegato N.* **3**

Piccola velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	L.	0.40
Minimo per spedizione	»	0.05

Veicoli a due ed a quattro ruote.

Per veicolo	»	0.50
Minimo per spedizione	»	1.50

Ferrovie Verona-Caprino ed Affi-Garda.

Soprattasse di transito a Domegliara.

Frumento, frumentone, loro farine e semolini.

Grande velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	0.45
Minimo per spedizione	»	0.20

Piccola velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	0.35
Minimo per spedizione	»	0.15

Altre granaglie, derrate alimentari di prima necessità (1), **carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili) a vagone completo.**

Grande velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	0.50

Piccola velocità accelerata.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	0.40

---

(1) Sono considerate derrate alimentari di prima necessità le seguenti: bestiame minuto e macellato, burro fresco e salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi e sodi, frutta, funghi, grasso, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie, verdure, pane, pasta, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova.

Segue *Allegato N.* **3**

Piccola velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. . . . . L. 0.40
Minimo per spedizione . . . . » 0.15

Per tutte le altre merci a vagone completo e per tutte le merci in collettame – ad esclusione dei soli trasporti di frumento, frumentone, loro farine e semolini – e per il bestiame, feretri e veicoli.

Numerario.

Per ogni 1000 lire . . . . » 0.30

Grande velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.. . . . . » 1.10
Minimo per spedizione . . . . » 0.35

Piccola velocità accelerata (merci).

Per tonnellata divisibile come sopra . . . . » 0.90

Piccola velocità accelerata (bestiame).

Per capo di 1ª, 2ª e 3ª classe . . . . » 1.25
» di 4ª classe . . . . » 1.05
» di 5ª classe. » 0.95

Piccola velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. . . . . » 0.85
Minimo per spedizione . . . . » 0.20

Feretri

Per feretro . . . . » 3.—

Veicoli.

Per ogni veicolo . . . . » 1.25

Tassa di raccordo per i trasporti a vagone completo per conto della Ditta Valentini.

Per vagone. . . . . » 5.—

Segue *Allegato N.* **3**

Tasse di trasbordo a Rocchette per le merci, bestiame, veicoli e feretri da e per la linea Thiene-Rocchette-Asiago.

Frumento, frumentone, loro farine e semolini.

Grande e piccola velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. . . . . L. 0.65
Minimo per spedizione . . . . » 0.10

Altre granaglie, derrate alimentari di prima necessità (1), **carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili) a carro completo.**

Grande velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. . . . . » 0.78

Piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. . . . . » 0.75

Per tutte le altre merci a carro completo e per tutte le merci in collettame - ad esclusione dei soli trasporti di frumento, frumentone, loro farine e semolini - e per il bestiame, veicoli e feretri.

Grande velocità.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. . . . . » 0.90

Piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Per tonnellata divisibile come sopra . . . . » 0.85
Minimo per spedizione . . . . » 0.10

Bestiame.

Classi 3ª, 4ª e 5ª a carro completo, per carro . . . . » 8.75
» 3ª e 4ª a numero: per capo. . . . . » 0.85
» 5ª a numero, per capo . . . . » 0.40

---

(1) Sono considerate derrate alimentari di prima necessità le seguenti: bestiame minuto e macellato, burro fresco e salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi e sodi, frutta, funghi, grasso, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie, verdure, pane, pasta, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova.

Segue *Allegato N.* **3**

Veicoli.

Per veicolo . . . . L. 0.85

Feretri.

Per feretro . . . . » 0.90

Linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero.

Frumento, frumentone, loro farine e semolini.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.. . . . . » 0.65

Altre granaglie, derrate alimentari di prima necessità (1), **carbone fossile e relativi surrogati** (**legna, ligniti e simili**) **a carro completo.**

Per tonnellata divisibile come sopra . . . . » 0.75

Per tutte le altre merci a carro completo e per tutte le merci in collettame, ad esclusione dei soli trasporti di frumento, frumentone, loro farine e semolini.

Per tonnellata divisibile come sopra . . . . » 0.85

Nessuna soprattassa di trasbordo si applica ai trasporti fruenti delle speciali n. 1 e 11 G. V.

Soprattassa per le merci da e per Bologna San Vitale.

Frumento, frumentone, loro farine e semolini.

Per ogni carro completo o da considerarsi come tale fino a 10 tonnellate di merce caricata . . . . » 9.65

Per le spedizioni non a carro completo e per la eccedenza di carico oltre le 10 tonnellate: per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. . . . . » 0.95

Minimo per spedizione . . . . » 0.65

---

(1) Sono considerate derrate alimentari di prima necessità le seguenti: bestiame minuto e macellato, burro fresco e salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi e sodi, frutta, funghi, grasso, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie, verdure, pane, pasta, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova.

Segue *Allegato N.* **3.**

Altre granaglie, derrate alimentari di prima necessità (1), **carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili), a carro completo.**

Fino a 10 tonnellate di merce	L.	10.90
Oltre le 10 tonnellate: per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	1.08

Per tutte le altre merci a carro completo e per tutte le merci in collettame - ad esclusione dei soli trasporti di frumento, frumentone, loro farine e semolini - e per il bestiame a carro completo.

Per ogni vagone completo di merci o da considerarsi come tale, fino a 10 tonnellate di merce caricata, come pure per qualsiasi spedizione di bestiame a carro completo .	»	12.40
Oltre le 10 tonnellate: per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	1.25
Merci non a carro completo: per tonnellata divisibile come sopra	»	1.25
Minimo per spedizione	»	0.85

Soprattassa per i trasporti da o per S. Giorgio Nogaro caricati o scaricati a Porto Nogaro.

Frumento, frumentone, loro farine e semolini: per tonnellata, applicabile sul peso reale della merce.	»	0.172
Altre granaglie, derrate alimentari di prima necessità (1), carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti e simili) a vagone completo: per tonnellata	»	0.195
Per tutti gli altri trasporti a carro completo o non: per tonnellata	»	0.223

---

(1) Sono considerate derrate alimentari di prima necessità le seguenti: bestiame minuto e macellato, burro fresco e salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi e sodi, frutta, funghi, grasso, lardo, latte, latticini, legumi, olii, ortaglie, verdure, pane, pasta, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova.

Circolare N. 55. (C).

Spedizioni di bagagli per la Svizzera.

(Vedi Circolare N. 81-1916).

Malgrado le tassative disposizioni impartite colla circolare n. 81 del 1916, continuano ad arrivare ai transiti di confine bagagli diretti in Svizzera portanti vecchie etichette ferroviarie, cartellini réclame, od indirizzi vari.

Si richiamano le stazioni alla osservanza delle citate disposizioni onde evitare che i bagagli in parola rimangano giacenti al confine.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 16, 18 19, 20, 21 e 22.

Circolare N. 56. (S).

Corrispondenza telegrafica di Stato in franchigia.

Con riferimento al paragrafo 403 del Bollettino n. 20 dell'11 luglio del Ministero delle Poste e dei Telegrafi si raccomanda che anche da parte nostra la corrispondenza telegrafica di Sato in franchigia venga contenuta nei limiti dell'assoluta necessità.

S'interessano poi le Divisioni Movimento d'intensificare il controllo di tutta indistintamente la corrispondenza telegrafica di Stato in franchigia scambiata sui nostri circuiti, inviando al Servizio Movimento le copie di quei telegrammi di Stato ritenuti contrari alle disposizioni di cui il citato paragrafo ed a quelle vigenti della Guida Amministrativa.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(167152) - **Degl'Innocenti** Giulio - manovale - Deposito combustibili Milano Sempione - soldato di fanteria - morto il 29 giugno 1916.

(112689) - **Giovannini** Carlo - applicato - Controllo merci Ancona - caporale di fanteria - morto il 17 maggio 1917.

(163632) - **Caneschi** Alessandro - frenatore - Deposito P. V. Firenze - soldato di fanteria - morto il 30 maggio 1917.

(148108) - **Colnaghi** Vittorio - portiere - Delegazione materiale mobile Milano - caporalmaggiore di fanteria - morto il 10 giugno 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Piazza** Giuseppe - manovale avventizio - Deposito locomotive Napoli - soldato di fanteria - morto il 20 ottobre 1915.

- **Berton** Giovanni - manovale avventizio - Stazione Venezia G. V. - soldato di fanteria - morto il 14 marzo 1917.

(147014) - **Cipriani** Amilcare - applicato - Divisione lavori - Torino - sottotenente dei bersaglieri - morto il 27 maggio 1917.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

- **De Tommaso** Salvatore - manovale avventizio - Divisione movimento Napoli - soldato del genio - morto il 6 febbraio 1917.

SENTENZE

Esercizio ferroviario - Tremolio prodotto dal passaggio dei treni ai fabbricati latistanti - Danni alla conservazione dei vini in uno stabilimento enologico - Irrisarcibilità.

Il tremolio prodotto dal passaggio dei treni negli edifizi contigui alla linea, non costituisce un danno speciale derivante ad un singolo fabbricato, ma una servitù di carattere generale cui sono sottoposte tutte le proprietà limitrofe alla ferrovia e quindi irrisarcibile, ai sensi dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per p. u. 25 giugno 1865, n. 2351.

Nè la circostanza che tale soggezione non figuri espressamente indicata dalle leggi speciali in materia, potrebbe rendere inapplicabile l'ultimo comma del citato art. 46, essendo il medesimo operativo rispetto a tutte le svariate limitazioni imposte nell'interesse pubblico alle private proprietà, anche se non risultino esplicitamente indicate in apposite norme legislative.

Ad ogni modo, se l'avvicinamento della linea ferroviaria non toglie o diminuisce la possibilità di continuare l'esercizio dell'industria vinicola, ma solo può dar luogo a qualche inconveniente, come è quello del travaso, il medesimo non essendo, nelle sue conseguenze, parificabile alla perdita od alla diminuzione di un diritto, sarebbe inidoneo a dar titolo ad indennizzo, anche ai sensi della prima parte del ripetuto art. 46.

CORTE APPELLO TORINO. — Sent. 21-23 febbraio 1917 (*Est.* Demarchi) — Ferrovie Stato contro Luigi Caldi.

DIRITTO.

Si contendeva e si contende tuttora fra le parti se possa essere risarcibile il danno che il Caldi, quale commerciante in vini, asserisce poter risentire pel fatto che il passaggio di treni ferro-

viari in vicinanza della sua cantina può produrre u tremolio, il quale, secondo che afferma, ostacolando e talvolta impedendo la depurazione dei vini, rende non solo necessari frequenti travasi, e perciò una maggiore spesa e un forte consumo, ma può essere perfino causa del loro indebolimento, i vini non potendo sempre sopportare un numero di travasi supeiori a quello richiesto nella pratica ordinaria: nè la contesa è di poco momento per le conseguenze materiali; giacchè l'ing. Volpi nel memoriale presentato nell'interesse del Caldi, calcolando che 1000 dei 1500 ettolitri di vino contenuti nelle botti debbono essere travasati almeño una volta in più, con una spesa di annue lire 200 e un deterioramento valutabile in lire ottocento all'anno, scrive che per questo solo titolo è dovuta un'indennità di lire venticinquemila, pur limitando la capitalizzazione al tasso del 4 e mezzo per cento, e il perito ing. Pistoia, sebbene abbia fatto una larga falcidia a queste cifre, ha tuttavia assegnato un'indennità di lire tremila per la causa suindicata. Il Tribunale, chiamato a dettare i criteri cui dovrà ispirarsi il nuovo perito, ha ritenuto che siccome per l'ampliamento della stazione (Borgomanero) fu occupato in parte uno stabilimento industriale, razionalmente impiantato e organizzato e in pieno esercizio, e fu esso maggiormente avvicinato alla Ferrovia, non regge la tesi dell'Amministrazione che si tratti di quegli incomodi generali, che l'esercizio ferroviario trae seco a carico delle contigue proprietà ed ha pertanto conchiuso doversi estimare il danno cagionato dal tremolio all'azienda del Caldi.

Ma di questo avviso non è la Conte.

Dispone, infatti, l'art. 46 della legge 26 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità che è dovuta un'indennità ai proprietari dei fondi, i quali dall'esecuzione dell'opera pubblica vengano a soffrire un danno permanente dalla perdita o dalla diminuzione d'un diritto, o vengano gravati di servitù, sempre che queste non sieno stabilite da leggi speciali; e la legge 30 marzo 1865 sulla costruzione ed esercizio delle ferrovie all'art. 234 stabilisce che le proprietà laterali alle strade ferrate sono sottoposte a tutte le servitù ed oneri inerenti alle proprietà coerenti alle strade ordinarie, nazionali, provinciali e comunali e dopo avere negli articoli seguenti ordinate distanze dalla linea ferro-

viaria per varie costruzioni, opere e depositi, senza far luogo a risarcimenti, dispone all'art. 240 che degli edifici, dei muri di cinta, delle capanne, dei piantamenti, dei cumuli di materia e degli scavamenti, i quali preesistessero a distanze minori da quelle prescritte alla data dello stabilimento della ferrovia, possa essere ordinato l'abbattimento o la colmatura, mediante congruo risarcimento, e questo non prescrive, qualora i fabbricati o gli scavi possano essere mantenuti solo con innovazioni.

Ora il lamentato tremolio non costituisce anzitutto un danno permanente, ossia duraturo quanto lo stato di cose creato dalla nuova costruzione, perchè non si afferma neppure che il passaggio dei treni renda meno solido l'edificio e faccia sorgere un pericolo più o meno lontano di lesioni, e non è certo del pari che il locale in cui si svolge oggi l'industria vinicola sempre in avvenire sarà adibito allo stesso uso, prestandosi esso indubbiamente anche ad altri esercizi industriali e commerciali.

Così pure, l'avvicinamento della linea ferroviaria non toglie o diminuisce la possibilità di continuare ivi la stessa od altra industria, ma solo può dar luogo a qualche inconveniente, com'è quello del maggior travaso, che, oltre ad essere incerto, non può essere parificato nelle sue conseguenze alla perdita o alla diminuzione d'un diritto.

Ma sovratutto, quello lamentato non è un danno speciale, o una servitù in particolare imposta alla parte residua della proprietà Caldi; perchè il tremolio sarà avvertito non meno da tutti gli edifici, che, pur non essendo stati espropriati, si trovano a ugual distanza dalla ferrovia o in misura ancora maggiore per la più forte velocità con cui corrono i treni nei tratti distanti dalle fermate, sarà sofferto dagli stabili, i quali, sebbene sieno ugualmente lontani dalla linea ferrata, non sono però, come quello di lui, vicini alla stazione.

Il tremolio non è adunque altro che un peso, ossia una servitù, ed appunto perchè questa è stabilita da una legge speciale la quale non concede indennizzo se non quando occorre abbattere, o togliere, o colmare opere, o cose preesistenti al momento nel quale fu noto il tracciato che la linea ferroviaria avrebbe avuto, sul riflesso che v'hanno taluni lievi sacrifici di diritti privati,

che sono conseguenza del debito sociale, che ogni membro d'una associazione politica ha di posporre l'interesse suo a quello generale, non è esso indennizzabile a termini dell'art. 46 anzidetto.

Nè dicasi dall'appellato che le servitù, di cui è parola nell'art. 234 della legge succitata 20-3-1865, sono quelle soltanto che sono specificatamente nominate e indicate nel loro oggetto e nella loro estensione sia dalle leggi speciali, sia dalle disposizioni relative alle strade nazionali o comunali e che perciò fra esse non può essere compresa la servitù di tremolio; siffatta eccezione presuppone che abbiano un nome proprio tutte le svariate limitazioni legali della proprietà imposte nell'interesse pubblico, ovvero nel privato, e che per ognuna indistintamente competa al proprietario un'indennità.

Ora ciò non è, essendo ovvio che fra le più normali servitù, cui sono soggette le strade ordinarie e le ferrovie, sebbene non sieno in modo espresso indicate, sono quelle di prospetto o di veduta, sia il treno in moto o fermato lungo la via, e quelle di tremolio durante il fugace passaggio dei treni, e che è inammissibile che indennità per siffatti pesi sieno concesse a favore dei proprietari limitrofi quasi che la legge col determinare la distanza, la quale deve intercedere fra le ferrovie e gli edifici, i muri, o gli avvallamenti e simili, non abbia esonerato da responsabilità e quindi dall'obbligo d'indennizzo il costruttore o l'esercente della strada, che si è attenuto alle distanze prescritte, ove queste non si appalesino in realtà insufficienti alla difesa del diritto e non ne abbiano evitata la lesione trasformando il peso della servitù in un danno reale, e il legislatore non abbia espressamente prescritta la indennità quando ha ritenuto fosse doveroso concederla in risarcimento di determinati danni effettivi e permanenti.

Infine, non può sostenersi che prima di dichiarare che il tremolio, che si verifichi al passaggio del treno, non è causa di danno risarcibile, occorrerebbe ordinare una perizia, la quale nel concreto stabilisca se esso ecceda il limite della tolleranza sopportabile e doverosa nell'interesse pubblico, che ha determinata l'espropriazione forzata, perchè, a prescindere da quanto sovra si è detto, non v'ha bisogno, per fermo, dell'opera d'un tecnico per escludere che un tremolio, il quale si avverte ad intervalli e limi-

tatamente al momento del passaggio dei treni a distanza legale, in modo così leggero da non provocare lesione qualsiasi all'edificio, possa ripercuotersi nei sotterranei di questo in tale misura da provocare un vero e proprio intorbidamento dei vini, sieno o non genuini.

——Altra ragione di gravame l'Amministrazione appellante ha tratto da che la perizia dell'ing. Pistoia, dopo avere determinato l'indennità dovuta pel cortile e per l'orto espropriati, sulla media del valore venale e sullo imponibile netto agli effetti dell'imposta sui terreni e fabbricati — mancando l'elemento del fitto — ha proposta una separata indennità di L. 50 complessivamente per gli 8 platani che ivi esistevano e dovevano essere atterrati.

Il reclamo è senza dubbio fondato; ma la contesa è venuta meno in questa sede, avendo Caldi riconosciuto che se il valore delle piante sia tenuto presente nella determinazione del valore venale del terreno, nel quale sono infisse, non è dovuta altra maggiore indennità. La sentenza deve adunque essere riformata nei due punti in questione, che hanno formato oggetto dell'appello, negandosi il diritto al risarcimento dei danni pel denunciato tremolio del terreno, e meglio precisandosi il mandato al nuovo perito, quanto al valore delle piante.

Le spese in questa sede sostenute dall'Amministraione si accollano per intero a Caldi soccombente, quelle, invece, del giudizio di primo grado si pongono a suo carico sin d'ora solo per un terzo, rimanendo ferma la sentenza negli altri punti decisi.

P. Q. M. — Reietta ogni contraria istanza ed eccezione;

In riforma parziale dell'appellata sentenza 25-29 aprile 1916 del Tribunale di Novara;

Dichiara non essere dovuta a Caldi Luigi indennità qualsiasi per il denunciato tremolio del terreno, che si afferma poter essere causa di intorbidamento del vino riposto nelle sue cantine.

Dichiara che l'indennità per gli 8 platani abbattuti non può essere concessa separatamente e in aggiunta a quella dovuta per il terreno in cui erano incorporati ma che di essi deve essere tenuto conto nella determinazione del valore venale del fondo.

In questo senso modifica il mandato conferto dal Tribunale al nuovo perito. Pone a carico del Caldi le spese sostenute in questa sede dall'Amministrazione appellante, ecc.

ANNO X - N. 32

9 AGOSTO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma, agosto 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G Guadagnini e C

DECRETO LUOGOTENENZIALE 15 *luglio* 1917, *n.* 1182, *col quale è regolata la produzione e la distribuzione della carta* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari per la guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria il commercio e il lavoro, di concerto con i ministri delle finanze, del tesoro e dei trasporti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

CAPO I.

Disposizioni generali.

Art. 1.

La produzione e la distribuzione della carta sono messe sotto il controllo del Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro, con le norme del presente decreto.

Art. 2.

La Commissione istituita con decreto ministeriale 3 ottobre 1916 presso il Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro. assume il nome di Commissione centrale della carta.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 agosto 1917, n. 183.

Art. 3.

Il Ministero sentita la Commissione di cui all'articolo precedente, ha facoltà di:

a) stabilire la quantità ed i tipi di carta da giornali e di carta per le pubbliche amministrazioni, che le singole cartiere debbono fornire, ed i tempi di consegna;

b) stabilire i prezzi della carta per i giornali e per le pubbliche amministrazioni, ed eventualmente determinare i prezzi massimi di vendita della carta al pubblico;

c) determinare, con effetto dal 1° luglio 1917, la misura e la specie di contributi che le cartiere debbono versare al fondo speciale di cui all'art. 4 del decreto Luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 208. Tali contributi potranno essere riscossi dagli esattori delle imposte dirette, con le norme stabilite per l'esazione delle imposte medesime;

d) requisire le cartiere in tutto o in parte, a norma dell'art. 3 del decreto Luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 208, ed esercitarle allo scopo di produrre la quantità di carta necessaria pei giornali e per le pubbliche amministrazioni;

e) facilitare l'approvvigionamento delle materie prime, per la produzione della carta;

f) stabilire il numero di pagine dei giornali, delle riviste e di ogni altra pubblicazione periodica ed in genere emanare disposizioni per assicurare l'economia del consumo della carta.

Art. 4.

Il carbone alle cartiere sarà distribuito esclusivamente secondo le prescrizioni del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, previ accordi col Ministero dei trasporti (Commissariato generale dei carboni) circa la quantità massima di carbone che potrà mese per mese essere messa a disposizione delle cartiere.

Art. 5.

Le somme che affluiscono al fondo speciale di cui agli articoli 4 e 5 del decreto Luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 208, sa-

ranno depositate in conto corrente fruttifero alla Banca d'Italia ed erogate a cura del Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro.

CAPO II.

Carta per le pubbliche amministrazioni — Disposizioni generali.

Art. 6.

Per tutta la durata della guerra, e fino a tre mesi dopo la conclusione della pace, le forniture di carta per le pubbliche amministrazioni saranno fatte con le norme dell'art. 3 lett. *a*) e *b*) di questo decreto, in deroga alle norme stabilite per la contabilità dello Stato.

Tutte le forniture di carta per le amministrazioni dello Stato, comprese quelle per pubblicazioni, stampati, moduli ecc., debbono essere eseguite per mezzo dell'Economato generale. La Corte dei conti non registrerà alcun mandato per carta che non sia stata fornita per mezzo del detto ufficio.

È fatta eccezione:

a) per le carte di tipo specialissimo e per quelle che presentano caratteristiche speciali e richiedono un controllo continuato sulla produzione;

b) per le carte che sono oggetto di contratti di data anteriore a quella del presente decreto e che saranno conclusi non oltre il 31 agosto 1917, purchè si riferiscano a trattative in corso alla data di pubblicazione del presente decreto. Tali contratti resteranno in vigore fino al loro esaurimento;

c) per le carte necessarie alle ferrovie dello Stato, che saranno provvedute direttamente dalla Direzione generale delle ferrovie stesse, con le norme dell'art. 3, lettere *a*) e *b*) del presente decreto, e secondo le disposizioni della Commissione centrale della carta.

Art. 7.

Le amministrazioni centrali e le amministrazioni e i corpi locali a ciò delegati dai rispettivi Ministeri, presenteranno all'Economato generale il fabbisogno preventivo semestrale di carta.

Art. 8.

Le disposizioni dei decreti 18 febbraio 1917, n. 208, e 12 aprile 1917, n. 597, resteranno in vigore in quanto non siano modificate dal presente decreto.

Art. 9.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — DE NAVA — MEDA — CARCANO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine generale N. 4. (S.).

Movimenti nel personale superiore.

Si porta a conoscenza del personale che, il comm. ing. DAVID SERANI, capo compartimento a Milano, è stato nominato con decorrenza 1° agosto 1917 capo servizio, e preposto alla dirigenza del Servizio Centrale di Ragioneria in sostituzione del compianto comm. ing. NICOLA AMOROSO.

Ordine di servizio N. 100. (R.).

Variazioni al testo della Nomenclatura dei conti dall'anno 1915-16
(*Vedi Ordini di servizio n.* 182, 307-1915*; n.* 81, 133, 187-1916*; n.* 4 *e* 39-1917).

Pag. 12 — La dizione del sottoconto 14-*C*-1 d'entrata (part. 39) è stata modificata nella seguente:

« *Canone annuo e quota del* 50 % *sui superprodotti dovuti dall'opera di previdenza* » coll'annotazione « *Comprese le sopravvenienze attive riferibili al periodo anteriore al* 30 *giugno* 1917 » *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria e dal Servizio Segretariato* ».

Id. 13 — Sono soppressi i sottoconti *A*, *B* e *C* del conto di entrata 16 *bis* - « *Introiti dei servizi di navigazione libera* » che avrà pertanto il n. 51 *bis* di partitario.

Id. 14 — Sono soppressi i sottoconti *A*, *B*, *C* del conto di entrata 24:

« *Prelevamenti dal fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera* », che avrà pertanto il n. 71 di partitario.

Id. 15 — Al conto 27 di entrata è stato aggiunto il sottoconto:

H) « *Ricuperi di spese per prestazioni fatte al Regio*

Commissariato generale per i carboni » col n. 91 *bis* di partitario e coll'annotazione « *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti* ».

Pag. 17 — È stato istituito il nuovo sottoconto di entrata: 34-*G*-3 - « *Navigazione libera* » col n. 119 *bis* di partitario.

Id. 24 — È stato istituito il seguente nuovo conto di entrata:

79 *bis* - « *Proventi lordi della gestione pubblicità dei terzi nelle stazioni e nei treni* » col n. 256 *bis* di partitario e coll'annotazione « *Usato soltanto dal Servizio e dagli Uffici di Ragioneria e dal Servizio Segretariato* ».

Id. 43 e 44 — Il paragrafo 9 « *Esercizio Navigazione* » avrà tre sottotitoli, il primo dei quali s'intitolerà: « *Navigazione colle isole* » e comprenderà gli attuali conti di spesa dal 24 al 28 incluso.

Id. 44 — Sono soppressi i conti di spesa 29 e 29 *bis*.

Il titolo del paragrafo successivo: « *Navigazione dello Stretto di Messina* », perderà la indicazione di paragrafo 10 e resterà come secondo sottotitolo del seguente gruppo dei conti di spesa 30 e 31; i cui sottoconti prenderanno i numeri di partitario dal 660 al 671 in sostituzione di quelli attuali dal n. 665 al 676.

Id. 44 — Il terzo sottotitolo del paragrafo 9 sopradetto, avrà la seguente dizione: « *Navigazione libera* » e comprenderà i seguenti nuovi conti di spesa:

31 *bis* - Personale . . . . part. 672

31 *ter* - Forniture spese ed acquisti:

A) Combustibile . . . . » 673

B) Materie di consumo . . . . » 674

C) Ricambio e riparazione materiale di inventario . . . . » 675

D) Manutenzione e riparazione di piroscafi . . . . » 676

E) Ancoraggio e spese portuali. . . . » 677

F) Spese per altri titoli diversi. . . . » 678

31 *quater* - Noleggi . . . . » 679

31 *quinquies* - Assegnazioni al fondo di riserva per rischi di mare . . . . . » 680

Pag. 48 — Il sottoconto 49 *A* di spesa (part. 735) è soppresso.
Id. 59 — È stato istituito il seguente nuovo conto di spesa:
109 *bis* - « *Spese per l'esercizio della pubblicità dei terzi nelle stazioni e nei treni* » coll'annotazione « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria e dal Servizio Segretariato* » e coi seguenti sottoconti:
A) *Canone annuo* . . . . part. 951 *bis*
B) *Spese d'ufficio ed altri oneri diversi* . . . . » 951 *ter*
C) *Quota del* 50 % *sul superprodotto* » 951 *quat.*
Id. 74 — È stato istituito il seguente nuovo conto fuori bilancio:
102 - « *Operazioni in conto scorte del R. Commissariato generale pei carboni* » col n. 1317 di partitario.

Ordine di servizio N. 101. (C).

Servizio cumulativo con le ferrovie Reggio Emilia-Ciano e Santhià-Biella.

MODIFICAZIONI DI TARIFFA.

In seguito a comunicazioni pervenute dalle ferrovie sopra indicate si avverte quanto segue:

a) *Ferrovia Reggio Emilia-Ciano.* — In dipendenza del punto 2° della 3ª appendice alla tariffa della detta ferrovia, di cui il comma a), dell'ordine di servizio n. 65-1917, deve essere depennata, a pag. 12 della tariffa stessa, l'avvertenza n. 3 alla tariffa speciale n. 75 p. v.

b) *Ferrovia Santhià-Biella.* — In seguito all'aumento dell'8 %, di cui la 4ª appendice alla tariffa della ferrovia Santhià-Biella — comma d) del menzionato ordine di servizio — le tasse minime di lire 0.85 per la grande velocità e di lire 0.60 per la piccola

velocità, indicate nella 3ª appendice alla tariffa anzidetta, sono modificate, rispettivamente, in lire 1.00 e lire 0.75.

In conseguenza, le tasse stesse vanno computate, per i trasporti in servizio cumulativo, nella misura di lire 0.50 per la grande velocità e di lire 0.40 per la piccola velocità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
2ª	Rapp. suppl.	**Perucatti** ing. Filippo – ispettore princ. – Uff. Div. Traz. – Napoli.	**Perucatti** ing. Filippo – ispett. princ. – D. L. Napoli.
9ª	Delegato suppl	**Spelta** Giuseppe – usciere – Uff. Rag. – Milano.	Rinunciatario.
14ª	Delegato	**Casarini** Adolfo – capo sq. cant. – Sez. Lav. Milano Est.	Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Venezia.
14ª	Delegato	**Tabanelli** Luigi – capo sq. cant. – Sez. Lav. Verona Est.	Rinunciatario.
14ª	Delegato suppl.	**Pigro** Carlo – capo sq. cant. – Sez. Lav. Salerno.	17. 7. 17 morto.
17ª	Delegato	**Coronnello** Luigi – capo dep. di 3° grado – D. L. Castelvetrano.	**Coronnello** Luigi – capo dep. di 2° gr. – D. L. Castelvetrano.
19ª	Delegato	**Biaggi** Alessandro - fuochista – D. L. Milano C.	**Biaggi** Alessandro – macchinista – D. L. Milano C.
19ª	Delegato	**Mango** Domenico – fuochista – D. L. Cosenza.	**Mango** Domenico – macchinista – D. L. Cosenza.
20ª	Delegato	**Liguori** Pasquale – verificatore S. R. Napoli.	**Liguori** Pasquale – verificatore – S. R. Roma P. M.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
23ª	Delegato	**Simoncini** Eugenio – manov. – Staz. Cecina (Trazione).	**Simoncini** Eugenio – accenditore – Stazione Cecina (Trazione.
25ª	Delegato suppl.	**Zavatta** Luigi – manov. d'off. Off. loc. Rimini.	**Zavatta** Luigi – oper. di 2ª cl. Off. loc. Rimini.
26ª	Delegato suppl.	**Quici** cav. Arturo – s. ispett. – Rip. Mov. Benevento.	**Quici** cav. Arturo – s. ispett. – Rip. Mov. Avezzano.
28ª	Delegato	**Marotta** Giuseppe – applicato Staz. Codola.	**Marotta** Giuseppe – applicato Staz. Benevento.
32ª	Delegato	**Rambaldi** Arturo – capo manovra – Staz. Padova.	**Rambaldi** Arturo – capo manovra – Staz. Alessandria.
34ª	Delegato	**Parodi** Dante – c. sq. deviat. Staz. Udine.	Nominato rappresent. supplente,
34ª	Delegato suppl.	**Coppa** Francesco – deviatore Staz. S. Damiano.	**Coppa** Francesco – c. sq. alle merci – Staz. S. Damiano.
35ª	Delegato	**Lico** Giovanni – manovratore – Staz. Catanzaro M.	**Lico** Giovanni — c. sq. manovratori – Staz. Catanzaro M.
36ª	Rappresentante	**Negri** Gennaro – c. sq. alle merci – Staz, Napoli C.	**Negri** Gennaro – guarda magazzino – Staz. Napoli C.
36ª	Delegato	**Pelagalli** Giuseppe – manovale Staz. Bologna.	**Pelagalli** Giuseppe – guardia di staz. – Staz. Bologna.
36ª	Delegato suppl.	**Dellerba** Giuseppe – guardia di staz. – Staz. Genova P. P.	**Bellerba** Giuseppe – c. sq. alle merci – Staz. Genova P. P.
36ª	Delegato	**Lungarini** Amedeo – manovale Staz. Pontegalera.	**Lungarini** Amedeo – manov. – Staz. Portonaccio.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
38ª	Delegato	**Fune** Alfredo - capo cond. - P. V. Napoli.	**Fune** Alfredo - aiut. applic. Staz. Napoli.
38ª	Delegato	**Mazzei** Alfredo - capo cond. P. V. Bari,	**Mazzei** Alfredo - capo cond. - P. V. Taranto.
39ª	Delegato	**Felici** Tommaso - guardafreno P. V. Ancona.	**Felici** Tommaso - conduttore - P. V. Ancona.
39ª	Delegato suppl.	**Graziano** Luigi - guardafreno P. V. Brescia.	**Graziano** Luigi - conduttore P. V. Brescia.
41ª	Delegato	**Barsi** Giovanni, c. sq. operai Off. Veic. Messina.	**Barsi** Giovanni - c. tecn. di 3° grado - Off. veic. Messina.
42ª	Delegato	**Vogliolo** Attilio - operaio di 1ª cl. - Staz. Reggio C.	**Vogliolo** Attilio - s. c. sq. operai - Staz. Reggio C.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Moccagatta** Roberto - manovale avventizio - Stazione Castellazzo Casalcermelli - soldato del genio - morto il 15 maggio 1917.

(166894) - **De Paulis** Pio - applicato - Servizio personale - sottotenente dei granatieri - morto il 23 maggio 1917.

(157774) - **Silvestri** Domenico - applicato - Magazzino approvvigionamenti Napoli - tenente dei bersaglieri - morto il 5 giugno 1917.

(157812) - **Rulli** Guido - aiutante operaio - Controllo Firenze - caporalmaggiore di fanteria - morto il 19 giugno 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(141002) - **Mandosi** Pietro - manovale - Stazione Venezia Mar. - soldato di fanteria - morto il 5 giugno 1917.

- **Repetto** Armando - manovale avventizio - Deposito combustibili Ronco Scrivia - soldato degli alpini - morto l'11 giugno 1917.

(117369) - **Trentini** Battista - applicato - Officine locomotive Verona - sottotenente di fanteria - morto il 1º luglio 1917.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

- **Orengo** Antonio - manovale avventizio - Divisione Movimento Genova - soldato mitragliere d'areoplano - morto il 14 maggio 1917.

Ordine di servizio N. 5v (P.).

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1917-918.

(Vedi Ordine di servizio 8v 1916).

In relazione alla convenzione stipulata il 10 giugno 1915 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-convitto municipale dei figli di agenti delle ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1917-918 si concederanno dei sussidi di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidi si riportano annesse al presente ordine di servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1917-18.

Art. 1.

I sussidi d'istruzione, di cui al presente ordine di servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio-convitto comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A* :

Capi stazione — Capi deposito di 1°, 2° e 3° grado — Capi gestione — Sotto capi deposito — Assistenti tecnici — Contabili — Disegnatori — Applicati — Impiegati — Assistenti dei lavori — Aiutanti applicati — Aiutanti disegnatori — Capi fermata di 1° e 2° grado — Guarda magazzino — Assistenti — Macchinisti — Gerenti — Capi vericatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da macchinista) — Capi conduttori — Conduttori.

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviari o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1917-918 sarà determinato dal Consiglio d'amministrazione.

Il sussidio non potrà essere conferito contemporaneamente a più di due figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scuola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo legalizzato dal presidente del tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'articolo 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) in carta libera dovrà essere vidimato dal sindaco del comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3° del regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, n. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1916-917 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c*) se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse, debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 10 settembre 1917.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;

(con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso).

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, o il Regio ginnasio o la scuola tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al Collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 42, delle quali L. 15 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, e L. 27 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 42 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 15 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente.*

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 15 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno* decorribili dalle competenze di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che, per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 15 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 42 si intende dovuta al Collegio per l'intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresevi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali, intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 15 a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico, pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sus idio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 42 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell'agente.

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento nella retta mensile di L. 42 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a norma dei regolamenti scolastici in vigore

per le scuole secondarie classiche e tecniche governative. Quanto alla istruzione elementare, intesa come gratuita, resta a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 30 da rinnovarsi quando ce ne sarà il bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè la Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio di istruzione pari a lire 27 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Collegio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria — per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica e per speciale regime dietetico (esclusi i farmachi) prescritto in caso di malattia — per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorrendovi con una quota fissa annua di L. 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un paglericcio, un materasso

con crine vegetale, un guanciale di bambage nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art, 14.

I capi di corredo di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due *blouses*.

Per la fornitura di queste, come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni, ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione.* — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo.* — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena.* — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita, che ogni alunno prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'articolo 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi tornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso* o *definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

3° quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso: subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà, come nei decorsi anni, alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 5v–1917.*

ELENCO

delle località i cui agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Bolgheri — Castagneto — S Vincenzo — Campiglia Marittima — Vignale Riotorto — Follonica — Scarlino — Gavorrano — Giuncarico — Montepescali — Rispescia — Alberese — Talamone — Albegna — Orbetello — Capalbio — Chiarone — Montalto — Corneto — S. Marinella — S. Severa — Furbara — Palo — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera.

Linea Pisa-Cecina-Volterra.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Castellina Marittima — Cecina — Riparbella — Casino di Terra — Ponte Ginori.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Rapolano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Aulla-Monzone.

Aulla — Pallerone — Serricciolo — Fivizzano Rometta — Fivizzano Gassano — Gragnola — Monzone.

Linea Attigliano-Viterbo.

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Baschi — Allerona — Ficulle — Città della Pieve.

Linea Roma-Napoli.

Ciampino — Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino — Pontecorvo — Cassino — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro.

Linea Roma Termini-Terracina.

Pavona — Cecchina — Lanuvio — Giulianello — Cori — Cisterna — Norma Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Frasso — Terracina.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — San Vincenzo — Civita d'Antino — Civitella Roveto — Capistrello.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — SS. Cosma e Damiano — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Lariano — Artena Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Venafro — Rocca Ravindola — Monteroduni — S. Agapito Longano.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Antonio — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salza Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Montecorvino — Persano — Contursi — Sicignano — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bella Muro — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne.

Linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casal Velino — Ascea — Pisciotta — S. Mauro — Centola

— Celle di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda — Maratea — Marina di Maratea — Praia — S. Nicola Arcella — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido Marina — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricodi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Villa S. Giovanni — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Catanzaro M.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settingiano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano — Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Sibari — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monosterace — Riace — Caulonia — Roccella — Gioiosa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Cassano al Ionio — Spezzano Albanese — Tarsia — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Castiglion Cosentino — Pedace — Pietrafitta.

Linea Cosenza-Paola.

Rende — S. Fili — Falconara Albanese — S. Lucido.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito — Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — Vasto — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Rignano Garganico — Arpi — Incoronata — Ortanova — Stornara — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito — Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Ostuni — Carovigno — Serranova — S. Vito dei Normanni — Tuturano — San Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatina — Galatone — Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — S. Valentino Caramanico — Torre dei Passeri — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentina — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Molina — Acciano — Beffi — Fontecchio — Fagnano Campano — S. Demetrio dei Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Carigliano — Maglie — Bagnolo — Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castel Lagopesole — Pietragalla — Avigliano.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Matese — Boiano — San Massimo — Cantalupo — S. Angelo in Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Frasso Dugenta — Amorosi — Telese — Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Casalduni — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Troia — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietra Elcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

Linea Canicattì-Licata.

Delia — Campobello - Favarotta — S. Oliva.

Linea Siracusa-Noto-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone — Fildidonna Militello — Mineo — Vizzini — Grammichele.

Linea Termini Imerese-Messina.

Buonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — Tusa — San Stefano di Camastra — Caronia — S. Fratellò Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Alunzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Olivieri — Falcone — Furnari — Castroreale Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Mariano-poli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marausa — Paceco.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Saraceni — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 5v –1917*

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'ordine di servizio n. 5v (P) 1917 la presente dichiarazione colla quale intendo :

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione : nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso ;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 15, pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre ;

3° di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni, che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Il Postulante)

---

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'Ordine di servizio N. 5v -1917.*

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittenti al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola.
» 2 Sovracoperte bianche.
» 3 Foderette.
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte.
» 5 Paia mutande.
» 2 Camicie di flanella o maglie.
» 8 Paia di calze.
» 6 Fazzoletti bianchi.
» 6 Fazzoletti colorati.
» 6 Solini.
» 3 Asciugamani.
» 3 Tovaglioli.
» 3 Paia scarpe.
» 2 Uniformi.
» 1 Cappotto.
» 1 Posata di pakfond.
» 1 Ombrello.
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale.
» - Coperte secondo stagione.

SENTENZE

Trasporto di merci soggette a dogana - Multa per mancato sdoganamento nella stazione di arrivo - Azione di regresso contro la ferrovia - Prescrizione semestrale.

Nell'eseguire operazioni doganali sulle merci da lui trasportate, il vettore agisce sempre nell'àmbito del contratto di trasporto; onde l'azione di danni derivanti dall'inadempimento di tali operazioni dipendendo anch'essa dal contratto di trasporto e non da un presunto speciale contratto di commissione, si prescrive nel termine di 6 mesi.

CASSAZIONE TORINO - Sent. 1-19 giugno 1917 (*Pres.* Desenzani; *Est.* Ciravegna; *P. M.* Ragazzoni concl. conf.) – Ferrovie Stato contro Schumacher-Menli.

FATTO

La ditta Schumacher e Menli presentava il 12 maggio 1912 alla dogana italiana di Villa di Chiavenna quattro colli diretti alla ditta F.lli Pouger di Piombino ed otteneva che la spedizione venisse fatta in esenzione di visita doganale, contro garanzia prestata dal Menli Giovanni per la sua ditta, della presentazione dei colli entro 20 giorni alla dogana di Piombino, come da bolletta di cauzione n. 3.

La ditta Schumacher e Menli spediva i colli, col mezzo di vettura postale da Villa Chiavenna a Chiavenna ed ivi lo spedizioniere Fagetti Battista consegnava a sua volta i quattro colli e la bolletta di cauzione alle ferrovie dello Stato per il trasporto a Piombino.

Giunti i colli a Pimbino la ferrovia anzichè metterli a disposizione dei destinatari nei magazzini della dogana a norma dell'art. 110 delle Tariffe, li consegnava direttamente ai rappresen-

tanti dei Pouger i quali li ritirarono e senza provvedere allo scarico della bolletta di cauzione.

L'Ufficio doganale della Villa Chiavenna non avendo così ricevuto il certificato di scarico, elevava verbale di contravvenzione ed il Menli Giovanni doveva pagare di poi, come da ricevuta 30 ottobre 1911, L. 2280.60 per importo del dazio valutato preventivamente in L. 20 per chilogramma.

Intanto la ditta Schumacher e Menli aveva fatto nel settembre, reclamo all'Amministrazione delle ferrovie come responsabile per non aver fatto la consegna dei colli e della bolletta alla dogana di Piombino e l'Amministrazione delle dogane con sua nota 25 dicembre 1911, significava al Menli che l'Amministrazione ferroviaria aveva riconosciuto che il mancato scarico della bolletta di cauzione era imputabile alla stazione di Piombino e che in conseguenza ne assumeva la responsabilità.

Ma rifiutandosi di poi, ciò malgrado, ad eseguire il rimborso, la ditta Schumacher-Menli con citazione dell'8 aprile 1913 conveniva avanti il Tribunale di Sondrio l'Amministrazione delle ferrovie, i Fratelli Pouger e lo spedizioniere Fagetti e chiedeva che fosse l'Amministrazione predetta condannata a rimborsare l'anzidetta somma; che il rimborso venisse ordinato ai F.lli Pouger, nell'interesse dei quali fu fatta l'operazione e prestata la garanzia o quanto meno al Fagetti che aveva fatta in Chiavenna la spedizione, nel caso di assolutoria delle ferrovie.

Queste eccepivano anzitutto la prescrizione dell'azione a termini dell'art. 140 delle Tariffe; ed in secondo luogo la carenza d'azione perchè non avevano alcun obbligo di eseguire le operazioni doganali, la mancanza delle quali aveva motivato il pagamento dell'indicata somma; a loro volta i F.lli Pouger opponevano essi pure la carenza di azione per non essere intercorso alcun rapporto fra essi convenuti e gli attori, non che la prescrizione dell'azione.

Opponevano ad ogni modo che il riconoscimento del debito fatto dalle ferrovie costituisse una novazione tale da liberare essi Pouger da ogni responsabilità.

Il Fagetti sosteneva la infondatezza dell'azione nei suoi riguardi.

Il Tribunale di Sondrio con sua sentenza 2 aprile 1914, giudicò dovere la convenuta Amministrazione rispondere per colpa aquiliana verso la ditta Schumacher e la condannò al rimborso delle

L. 2280 cogli interessi al 4 % dal 30 ottobre 1911, non che a tutte le spese.

Appellarono le ferrovie, il giudizio di appello fu ricostituito nei confronti delle ditte appellate Schumacher e Pouger, non nei confronti del Fagetti la cui assolutoria passò così in giudicato.

E la Corte d'appello di Milano con la sua sentenza 17 aprile 1916, ritenne l'Amministrazione ferroviaria responsabile per colpa contrattuale e confermò il dispositivo della sentenza del Tribunale.

L'Amministrazione delle ferrovie ricorse in Cassazione ecc.

IN DIRITTO.

Il quesito di cui al mezzo primo se la prescrizione applicabile sia quella a sei mesi, a sensi dell'art. 146 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate importa questa preliminare ricerca; se gli atti commessi alla ferrovia dalla legge doganale o dalla legge ferroviaria in rapporto alla legge doganale e le obbligazioni che ne conseguono, siano contenute nell'ámbito del contratto di trasporto a cui si applica l'accennata prescrizione semestrale; o se invece dal contratto di trasporto si separino per costituire un distinto rapporto giuridico soggetto a prescrizione diversa.

La Corte del merito giudicò che quegli atti siano dalle ferrovie eseguiti in un rapporto di commissione, distinto dal contratto di trasporto e che le obbligazioni relative si prescrivono soltanto nel decennio.

In tale giudizio non consente questo Collegio.

La Corte del merito cosí motivò « già si è premesso in linea di fatto — che il Fagetti Battista d'incarico della ditta Pouger avesse consegnato in data 19 maggio 1911 alla stazione delle ferrovie di Stato in Chiavenna, i quattro colli di merce, colla nota di spedizione e colla bolletta di cauzione a norma delle prescrizioni di cui agli articoli 92-93 delle condizioni generali per i trasporti in ferrovia, onde è che per il disposto dell'art. 8 delle condizioni stesse, le ferrovie erano obbligate a compiere le operazioni doganali secondo la bolletta della cauzione, ed avevano pertanto obbligo esse stesse di presentare i colli alla dogana di Piombino per la visita, giusta le norme dell'art. 110 delle dette condizioni e dell'art. 185 del regolamento doganale dei quali infatti il primo prescrive che

« le merci soggette a regime doganale sono pòste a disposizione dei destinatari nei magazzini delle dogane, ed il loro ritiro si ottiene mediante uno scontrino che la stazione di arrivo rilascia al destinatario dopo che questi ha svincolato regolarmente la spedizione. Ed il secondo di conformità prescrive che all'arrivo della merce spedita per mezzo delle strade ferrate con bolletta di cauzione su lista di carico, gli agenti delle strade ferrate debbono presentare alla dogana il piego ricevuto da quella di partenza ».

La sentenza adunque constata, ed è nel vero, che le operazioni che le ferrovie dovevano compiere, in rapporto ai quattro colli viaggianti con bolletta di cauzione, spediti per conto, dicesi, dei fratelli Pouger, dal Faggetti, e diretti ai medesimi fratelli Pouger in Piombino, consisteva nel mettere le merci a disposizione dei destinatari nei magazzini della dogana di quel luogo d'arrivo.

Si è d'accordo su questo punto da tutte le parti; e perciò viene perfettamente oziosa ogni sottile discussione sulla più o meno perfetta dizione dell'art. 8 delle condizioni e tariffe.

Ed è parimenti pacifico che la stazione di Piombino, anzichè adempiere alla riferita sua precisa obbligazione la quale avrebbe condotto la ditta fratelli Pouger allo svincolo della bolletta di cauzione col pagamento di quei diritti doganali che in seguito a visita si fossero riconosciuti dovuti, consegnò senz'altro alla ditta Pouger od a chi la rappresentava, quei colli; donde la contravvenzione ed il pagamento che dovette di poi fare la ditta garante Schumacher e Menli delle lire 2280. 60 delle quali ha chiesto all'amministrazione ferroviaria ed in difetto alla ditta fratelli Pouger il rimborso.

Ciò premesso pare a questo Collegio perentorio questo semplice ragionamento.

Le obbligazioni inerenti al contratto di trasporto ferroviario hanno il loro regolamento nell'allegato *D* della legge 27 aprile 1885. Per queste obbligazioni l'art. 146 che chiude l'allegato stabilisce apposite prescrizioni. Le ferrovie dello Stato hanno agito contrariamente all'obbligazione di cui all'all'art. 110 di detto allegato. Dunque la prescrizione applicabile è quella del citato art. 146.

Non può essere di ostacolo a questa semplice deduzione il fatto che le ferrovie avessero l'obbligo di presentare quei colli

alla dogana anche per l'art. 185 del regolamento doganale 13 febbraio 1896.

La concessione che fa la legge doganale di spedire merci in esenzione di visita alla dogana di frontiera è naturalmente coordinata ad una serie di atti diretti ad assicurare che le merci giungano inalterate alla dogana di arrivo. Di qui le disposizioni degli art. 36 e 37 che regolano il condizionamento e la identificazione dei colli e l'obbligo al vettore di conservarli intatti, e le disposizioni dell'art. 185 del regolamento che, in rapporto all'art. 184 ordina alle ferrovie di presentare i colli alla dogana di arrivo perchè ne sia accertato in loro confronto la perfetta condizione esteriore. Ma a parte che qui non si contesta alle ferrovie una qualsiasi alterazione che abbiano subìto i colli durante il trasporto, pare certo a questo Collegio, che la coincidenza dell'obbligo di cui all'art. 185 della legge doganale con l'obbligo di cui all'art. 110 delle condizioni e tariffe, non toglie all'obbligo stesso la caratteristica sua di essere una delle condizioni del contratto di trasporto, soggetto come tale, alla propria prescrizione dell'art. 146 surriferito. Ciò che ad ogni modo deve dirsi anche per riguardo alla natura oggettiva all'obbligo di cui parlasi, parendo evidente che una disposizione la quale riguarda la consegna, riguarda in modo perspicuo una funzione vera e propria del vettore.

Disse la Corte del merito che l'Amministrazione delle ferrovie in rapporto alle operazioni doganali che sono deferite alle ferrovie, è una commissionaria, ed ha tratto un argomento dalla Convenzione internazionale di Berna 14 ottobre 1890, in cui è scritto che le ferrovie, in rapporto alle operazioni doganali loro affidate, assumono le obbligazioni di un commissionario.

La parte ricorrente nelle sue aggiunte al ricorso ha avuto cura di segnalare le ragioni specifiche che determinarono questa disposizione della Convenzione internazionale ed ha acutamente rilevato come essa sia diretta a non aggravare ma ad alleggerire la responsabilità delle ferrovie.

Comunque questo Collegio non avvisa di disconoscere che, quando si vogliono distintamente considerare le molteplici prestazioni delle ferrovie annesse a quello che consiste nel puro e semplice trasporto, si possa giungere a ritrovare che le ferrovie assumono talvolta la veste di rappresentanti dello speditore, o di depo-

sitario, o di gestore di affari o di Commissionario, ecc. Ma quello che si crede poter contestare è che le prestazioni, le quali abbiano il loro regolamento nella complessa legge dei trasporti ferroviari, possono assumere la consistenza di rapporti distinti così da far decorrere una diversa prescrizione; come se non fosse vero se qui si ritorna al già premesso argomento che tutte le prescrizioni che hanno la loro concreta norma in una determinata legge sono soggette alle prescrizioni che in genere per tutte le norme è nella legge stessa stabilita, salvo eccezioni che siano specialmente introdotte; delle quali in rapporto alla materia in esame si può trovare un esempio nell'art. 112 dell'indicato allegato *D*.

Tutte le discussioni che si sono fatte sull'ampiezza delle obbligazioni che incombono in genere alle ferrovie in rapporto alla legge doganale, perdono di valore di fronte alla semplicità del fatto per cui si discute ed alla evidenza dei doveri che furono violati. La stazione di Piombino doveva consegnare alla Dogana di Piombino i colli di cui trattasi; la Ditta Poñger doveva ivi riceverli previo lo svincolo della bolletta di cauzione.

Questo è ciò che doveva avvenire e che non è avvennto. E giunti al punto di vedere se e come fosse responsabile l'Amministrazione ferroviaria si presentava necessario il decidere preliminarmente sulla tempestività della azione contro le ferrovie proposta. E infatti la Corte del merito si è per prima cosa occupata della proposta questione, ma l'ha risoluta male negando l'applicabilità della prescrizione dell'art. 146.

Questa proposizione con cui si chiude questa parte del ragionamento esclude l'eccezione pregiudiziale proposta dalla Ditta Schumacher e Menli che la censura mossa dalle ferrovie dovesse, se fondata, proporsi con violazioue dell'art. 388 del Codice di commercio o falsa applicazione degli articoli 380, 356 e 917 dello stesso Codice.

L'errore sta nell'aver negato che la inosservanza dell'obbligazione letteralmente disposta dall'art. 110 del citato allegato *D* non trovasse riscontro, quanto al termine di prescrizione, nell'art. 146 dell'allegato medesimo, e però giustamente anche sotto l'aspetto formale, le ferrovie hanno denunciata la violazione di queste due disposizioni di legge.

La Ditta Schumacher e Menli chiede a questo Collegio di affer-

mare che ad ogni modo la prescrizione applicabile è quella ordinaria per trattarsi di obbligazione derivante da delitto o quasi delitto.

Qualunque sia il valore di questa tesi, subordinata, non crede questo Collegio di potersene occupare. Perchè la sostituzione di motivi di diritto a motivi di diritto (supposto che siano fondati quelli che si propongono come suscettibili) presuppone che il fatto ritenuto dalla sentenza lo consenta. Ora la Corte del merito ha respinto la tesi, ora che la prenominata Ditta rinnova, per la considerazione pregiudiziale che la prenominata Ditta abbia istituita un'azione per risarcimento di danno per colpa contrattuale e non una azione di danno per colpa aquiliana. E come questa è una interpretazione di atti a cui questo Collegio non potrebbe contraddire così (salva l'ampia libertà della Corte di rinvio) non vi è luogo in questa sede alla correzione, anche supposta in sè legittima, della sentenza sotto l'indicato profilo.

Similmente sarà avanti la Corte di rinvio che potrà proporsi la eccezione che qui inutilmente si è accennata, con dire essi Schumacher e Menli i quali agiscono contro le ferrovie, in via di surroga alla Ditta F.lli Pouger, non potessero agire prima che il dazio fosse loro richiesto. Questa come ogni altra eccezione che possa influire sul punto di partenza, sulla interruzione o sulla sospensione del termine appartengono al giudizio di merito, e così al giudice di rinvio conoscere per intero una volta che la sentenza della Corte di Milano resta cassata per intero per avere, come presupposto errato, che la prescrizione applicabile alla specie sia la prescrizione ordinaria.

Per lo stesso ordine di ragioni non occorre che questo Collegio si occupi, sotto il profilo del merito, delle contestazioni sollevate all'atto di ricognizione di debito nella lettera dall'Amministrazione ferroviaria diretta all'Amministrazione della Dogana, e da questa comunicata al Menli. Soltanto questo Collegio avverte, sotto il profilo della influenza ch'essa possa esercitare sulla prescrizione, che il suo effetto fu esclusivamente interruttivo a sensi dell'articolo 2129 del Codice civile. Perciò per escludere l'eccepita prescrizione occorre escludere che un nuovo termine di prescrizione semestrale si sia, dopo di essa verificato.

La Ditta F.lli Pouger basa sulla ricognizione di cui trattasi

una ragione fondamentale per la rejezione di tutti i mezzi del ricorso, avvertendo come la Corte di Milano abbia anche sopra l'accennata ricognizione basata la condanna dell'Amministrazione. Ma occorre ancora la stesso argomento.

La Corte di appello ha dato sul valore di quell'atto un giudizio di merito, e l'esame del merito presuppone stabilito che l'azione sia stata tempestivamente proposta. Ma poichè, ripetesi, la Corte di Milano ha ammesso la tempestività dell'azione con un giudizio errato, così non resta che pronunciare l'integrale nullità della sentenza.

P. Q. M.: *cassa e rinvia alla Corte d'appello di Brescia.*

ANNO X - N. 33 16 AGOSTO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

LEGGE 26 *luglio* 1917, *n.* 1190, *che converte in legge il decreto Luogotenenziale* 26 *ottobre* 1916, *n.* 1451, *riguardante l'esenzione della tassa di bollo per i certificati di esistenza in vita, per il pagamento delle pensioni a carico dello Stato, delle pubbliche amministrazioni e degli Istituti di beneficenza* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È convertito in legge il decreto Luogotenenziale n. 1451 del 26 ottobre 1916, riguardante l'esenzione dalla tassa di bollo per i certificati di esistenza in vita per il pagamento delle pensioni a carico dello Stato, delle pubbliche Amministrazioni e degli Istituti di beneficenza.

Art. 2.

La domanda di pensione a favore delle famiglie dei morti in guerra è esente da tassa di bollo.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 26 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 7 agosto 1917, n. 186.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 28 *giugno* 1917, *n.* 1158, *col quale è approvato il regolamento per la esecuzione della legge* 25 *marzo* 1917, *n.* 481, *sulla protezione ed assistenza degli invalidi della guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduta la legge 25 marzo 1917, n. 481, per la protezione ed assistenza degli invalidi della guerra;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, di concerto con gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvato l'annesso regolamento per la esecuzione della legge 25 marzo 1917, n. 481, sulla protezione ed assistenza degli invalidi della guerra.

Detto regolamento sarà vidimato e sottoscritto, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 agosto n. 1917, 184.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 giugno 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ORLANDO — SONNINO — COLOSIMO — SACCHI — MEDA — CARCANO — GIARDINO — TRIANGI — DALLOLIO — RUFFINI — BONOMI — R. BIANCHI — RAINERI — DE NAVA — FERA — L. BIANCHI — BISSOLATI — COMANDINI — SCIALOIA — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

REGOLAMENTO

per l'esecuzione della legge 25 marzo 1917, n. 481, sulla protezione ed assistenza degli invalidi della guerra.

CAPO I.

Costituzione e funzionamento dell'Opera nazionale.

Art. 1.
(Articolo 1 legge).

Dei quindici componenti il Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale per la protezione ed assistenza degli invalidi della guerra da nominarsi per decreto Reale, su proposta del presidente del Consiglio dei ministri, cinque sono designati dai rispettivi ministri, tra funzionari appartenenti ai dicasteri dell'interno, della guerra, della marina, del tesoro e dell'industria, commercio e lavoro, di grado non inferiore a direttore capo divisione. Due sono designati, anche fuori del proprio seno, dal Consiglio superiore della sanità, tra persone di speciale competenza tecnica. Tre componenti sono designati dalle rappresentanze delle Associazioni e dei Comitati sorti per l'assistenza degli invalidi della guerra, che siano eretti in ente morale o la cui capacità venga riconosciuta nei modi previsti dal decreto Luogotenenziale 25 luglio 1915, n. 1142, e un altro dalle rappresentanze delle istituzioni pubbliche di beneficenza o di previdenza, fornite di un patrimonio netto non inferiore alle L. 100,000, che abbiano tra i loro fini principali l'assistenza degli invalidi in genere. Di tali Associazioni, Comitati, istituzioni dovrà essere tenuto speciale elenco a cura dell'ufficio di segreteria dell'Opera nazionale.

Quattro componenti, infine, sono nominati in rappresentanza degli invalidi della guerra e fra gli invalidi stessi, con le modalità indicate all'art. 3.

Art. 2.
(Articolo 1 legge).

Le rappresentanze delle Associazioni e dei Comitati sorti per la assistenza degli invalidi della guerra, nonchè le rappresentanze delle istituzioni pubbliche di beneficenza o di previdenza che abbiano fra i loro fini principali l'assistenza degli invalidi in genere, di cui all'articolo precedente, saranno invitate, per mezzo dei prefetti, a designare, entro in termine di 30 giorni, le persone che ritengano meglio idonee, per le speciali loro atti-

tudini e competenza, a ricoprire l'ufficio di componenti del Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale.

Se nel termine fissato non sarà possibile ottenere la deliberazione della rappresentanza, la designazione potrà esser fatta dai rispettivi uffici di presidenza, e non dovrà, in ogni caso, riferirsi a più di tre o due nomi rispettivamente.

Le deliberazioni o le lettere degli uffici di presidenza, contenenti la designazione dei rappresentanti delle Associazioni, dei Comitati, e delle istituzioni anzidette, dovranno essere subito comunicate al presidente dell'Opera nazionale.

Il Comitato esecutivo, di cui all'art. 1 della legge, procederà allo spoglio delle deliberazioni e delle lettere e dichiarerà designati coloro che, in ciascuna categoria di rappresentanze, abbiano riportato il maggior numero di voti.

Il Comitato esecutivo designerà inoltre i rappresentanti che, in ciascuna categoria, abbiano conseguito, dopo i primi, il maggior numero di voti, i quali saranno nominati qualora i primi designati non accettino o vengano per qualsiasi causa a mancare durante il quadriennio.

Art. 3.
(Articolo 1 legge).

La designazione dei rappresentanti degli invalidi della guerra è effettuata, con le modalità stabilite nel precedente art. 2, dalle Associazioni costituite tra gli invalidi medesimi, che siano erette in ente morale o riconosciute nei modi previsti dal decreto Luogotenenziale 25 luglio 1915, numero 1142.

Ogni Associazione dispone di tanti voti quanti erano i soci inscritti al 31 dicembre dell'anno precedente a quello della designazione. Un elenco dei detti soci, con la indicazione dei rispettivi Comuni di residenza, dovrà essere allegato alle deliberazioni o alle lettere degli uffici di presidenza riguardanti la designazione medesima.

Agli invalidi chiamati a far parte del Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale e che non risiedano in Roma spetta il rimborso delle spese di viaggio e di dimora, queste ultime nella misura che sarà determinata dal Consiglio stesso.

Art. 4.
(Articolo 1 legge).

Spetta al Comitato esecutivo dell'Opera nazionale di pronunciarsi, con provvedimento definitivo, su tutte le contestazioni che possano sorgere circa le designazioni dei rappresentanti delle Associazioni, Comitati, istituzioni,

nonchè degl'invalidi della guerra, di cui agli articoli 2 e 3 del presente regolamento.

L'esito delle designazioni dei rappresentanti anzidetti sarà comunicato al presidente del Consiglio dei ministri, pei provvedimenti di cui all'art. 1 della legge.

Art. 5.
(Articolo 1 legge).

Non possono far parte del Consiglio d'amministrazione dell'Opera nazionale, o ne decadono, le persone contemplate dall'art. 25 della legge comunale e provinciale 4 febbraio 1915, n. 148, e coloro che in rapporto alle Associazioni, ai Comitati ed alle istituzioni indicate negli articoli 1, 2 e 3 del presente regolamento si trovino nelle condizioni previste dall'art. 2 (nn. 2 e 4) della legge 18 luglio 1904, n. 390, e dall'art. 2 del regolamento approvato con R. decreto 1° gennaio 1905, n. 12.

Il componente che non interviene, senza giustificato motivo, a cinque sedute consecutive, decade dalla carica.

La decadenza è pronunciata dal Consiglio d'amministrazione, previo invito all'interessato di presentare le proprie deduzioni entro congruo termine.

Alla sostituzione dei componenti decaduti, morti o dimissionari deve provvedersi nel più breve termine dalla data della vacanza.

Il componente nominato in surrogazione straordinaria dura in carica quanto sarebbe rimasto in ufficio il surrogato.

Art. 6.
(Articolo 1 legge).

Il Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale delibera circa:

1° il bilancio preventivo e il conto consuntivo;

2° l'acquisto di beni stabili e l'accettazione di lasciti e donazioni che importino aumento di patrimonio;

3° le trasformazioni o diminuzioni di patrimonio;

4° le azioni da promuovere o da sostenere in giudizio, eccettuate le azioni possessorie;

5° i regolamenti di servizio interno e le risoluzioni di massima attinenti alla esecuzione della legge ed alla amministrazione dell'Opera nazionale;

6° la nomina del presidente e del vice presidente, nonchè del Comitato esecutivo, giusta l'articolo 1 della legge. Il presidente, oppure il vice presidente, e i quattro componenti il Comitato esecutivo devono essere scelti possibilmente fra i membri del Consiglio che abbiano dimora in Roma;

7° l'ammissione, in seno al Consiglio di amministrazione, del benefattore, ai termini dell'articolo medesimo;

8° tutti gli affari che non siano particolarmente deferiti al Comitato esecutivo o al presidente.

Art. 7.

(Articolo 1 legge).

Il Comitato esecutivo:

1° propone il progetto di bilancio ed il conto consuntivo corredato dal conto finanziario del tesoriere;

2° delibera circa l'accettazione di lasciti e doni che non importino aumenti di patrimonio;

3° crea o promuove la costituzione degli speciali Comitati o Istituti di cui all'art. 5 della legge e delibera intorno alla delegazione prevista dall'art. 21 del presente regolamento;

4° nomina e revoca gli speciali delegati di cui all'art. 5 della legge ed i sanitari in rappresentanza dell'Opera nazionale nei casi previsti dagli articoli 2, 6 e 7 della legge stessa;

5° delibera la concessione di sussidi a favore degli enti, Associazioni, Comitati ed Istituti indicati nelle lettere *a*) e *b*) dell'art. 4 della legge;

6° adotta i provvedimenti di assistenza nei riguardi dei singoli invalidi;

7° esercita inoltre le altre attribuzioni ad esso deferite dal presente regolamento.

Il Comitato esecutivo, nei casi di urgenza, e sotto la sua responsabilità, potrà provvedere anche sulle materie di competenza del Consiglio di amministrazione, con obbligo di riferirne a quest'ultimo nella prima sua adunanza per ottenerne la ratifica.

Art. 8.

(Articolo 1 legge).

Il presidente:

1° provvede alla spedizione degli avvisi per la convocazione del Consiglio di amministrazione e del Comitato esecutivo, dei quali presiede e dirige le adunanze;

2° cura la esecuzione delle deliberazioni prese;

3° rappresenta in giudizio l'Amministrazione;

4° può delegare speciali attribuzioni, ed anche la direzione di determinati servizi, ai singoli membri del Comitato esecutivo;

5° prende, in caso d'urgenza, e sotto la sua responsabilità, le deliberazioni di competenza del Comitato esecutivo e tutte le misure conservative reclamate dal bisogno, con obbligo d'informarne il Comitato esecutivo nella sua prima adunanza per ottenerne la ratifica.

Art. 9.
(Articolo 1 legge).

Le adunanze del Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale sono ordinarie e straordinarie.

Le prime hanno luogo due volte all'anno: nel maggio per deliberare il conto consuntivo dell'esercizio precedente; nell'ottobre per deliberare il bilancio preventivo dell'esercizio susseguente e per la nomina del Comitato esecutivo.

Le seconde sono indette in qualunque tempo in seguito a determinazione del presidente, o a deliberazione di Comitato esecutivo, o a richiesta scritta di un terzo dei componenti il Consiglio di amministrazione, o ad invito del ministro dell'interno.

Le adunanze del Comitato esecutivo seguono normalmente una volta al mese; in via straordinaria quando il presidente lo ritenga opportuno o su domanda scritta di due dei suoi componenti, o dietro invito del ministro dell'interno.

Art. 10.
(Articolo 1 legge).

Per la validità delle adunanze del Consiglio di amministrazione e del Comitato esecutivo dell'Opera nazionale è necessario l'intervento della maggioranza assoluta dei rispettivi componenti.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza assoluta dei votanti.

A parità di voti la proposta s'intende respinta.

Le votazioni hanno luogo per alzata e seduta o per appello nominale. Hanno luogo a schede segrete quando si tratti di questioni concernenti persone.

Art. 11.
(Articolo 1 legge).

I verbali delle sedute del Consiglio di amministrazione e del Comitato esecutivo dell'Opera nazionale debbono contenere i nomi dei consiglieri intervenuti alla adunanza, con la indicazione di quelli che hanno partecipato alla votazione sui singoli oggetti e di quelli che si sono astenuti.

Detti verbali debbono essere motivati e contenere il riassunto delle discussioni avvenute intorno ai singoli oggetti posti all'ordine del giorno. Essi debbono fare menzione delle opposizioni, dichiarazioni o riserve con le quali taluno dei componenti abbia creduto di spiegare, di difendere o ricusare il proprio voto. I verbali sono sottoscritti dal presidente e dal capo dell'ufficio di segreteria.

Art. 12.
(Articolo 1 legge).

Il Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale, su proposta del suo presidente, richiederà il numero di funzionari dello Stato necessario pel regolare andamento dei servizi. Lo stipendio dei detti funzionari rimarrà a carico delle rispettive Amministrazioni.

Art. 13.
(Articolo 1 legge).

Il capo dell'ufficio di segreteria assiste alle sedute del Consiglio di amministrazione e del Comitato esecutivo dell'Opera nazionale e ne compila i verbali; dirige il servizio di segreteria; tiene al corrente i registri ed elenchi necessari al regolare andamento dei servizi; adempie infine gli incarichi che gli sono affidati dal Consiglio di amministrazione, dal Comitato esecutivo e dal presidente.

CAPO II.

Contabilità dell'Opera nazionale e vigilanza.

Art. 14.
(Articoli 1 e 10 legge).

L'Opera nazionale adempie ai suoi fini, oltre che con gli stanziamenti annuali disposti sul bilancio del Ministero dell'interno, ai termini dell'articolo 10 della legge, con le rendite del proprio patrimonio costituito dai lasciti, dalle donazioni, dalle oblazioni a favore dell'Opera nazionale, ovvero degli invalidi della guerra in genere, nonchè dalle sovvenzioni di enti pubblici.

L'Opera nazionale potrà devolvere al raggiungimento dei suoi fini, in tutto o in parte anche i cespiti costituenti le attività patrimoniali, ogni qualvolta tale devoluzione risulti giustificata dalla necessità di provvedere ad una efficace assistenza degli invalidi e sia dimostrata tale da non recare pregiudizio all'azione successiva che l'ente debba tuttora esplicare.

Art. 15.
(Articoli 1 e 10 legge).

Di tutti i beni che costituiscono il patrimonio dell'Opera nazionale deve formarsi un ordinato ed esatto inventario da tenersi al corrente a

cura dell'ufficio di segreteria. Esso deve essere riveduto ad ogni rinnovazione del presidente dell'Amministrazione.

Dell'inventario e delle successive variazioni è data comunicazione al Ministero dell'interno.

Art. 16.
(Articolo 1 e 11 legge).

L'esercizio annuale comincia col 1° gennaio e termina col 31 dicembre.

Il bilancio comprende la previsione delle entrate e delle spese di competenza dell'esercizio cui si riferisce, nonchè l'avanzo o disavanzo degli esercizi precedenti.

Art. 17.
(Articolo 1 e 11 legge).

Entro il mese di marzo di ogni anno il tesoriere presenta all'Amministrazione il conto finanziario della propria gestione riferibile all'esercizio scaduto, classificato nello stesso ordine del bilancio di previsione e corredato del bollettario, dei mandati di pagamento estinti e relativi documenti e di ogni altra giustificazione che gli fosse richiesta.

Il Comitato esecutivo presenta al Consiglio il conto finanziario del tesoriere, con una relazione sul risultato economico dell'esercizio in confronto a quello precedente, sullo stato patrimoniale e relative variazioni e sulla condizione finanziaria e morale dell'ente.

Sono applicabili le disposizioni degli articoli 223 a 229 e 231, 232 del regolamento 12 febbraio 1911, n. 297, per l'esecuzione della legge comunale e provinciale, intendendosi sostituito al Consiglio comunale il Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale e al Consiglio di prefettura e al prefetto il Ministero dell'interno.

Art. 18.
(Articolo 1 e 11 legge).

Il servizio di cassa è disciplinato con apposite norme da deliberarsi dal Consiglio di amministrazione. Il tesoriere deve però prestare cauzione nei modi che verranno stabiliti dal Consiglio medesimo con deliberazione da approvarsi dal Ministero dell'interno.

Qualora il servizio di cassa sia affidato ad un Istituto di emissione, questo non è tenuto alla prestazione della cauzione, ma nel relativo atto deve determinarsi la misura dell'interesse da corrispondersi sulla giacenze di cassa.

Per ogni somma riscossa il tesoriere rilascia quietanza da staccarsi da

un bollettario, fornito dall'Amministrazione, a madre e figlia e con numero continuativo.

Tutti i pagamenti sono ordinati ed eseguiti per mezzo di mandati tratti con numero d'ordine progressivo nei limiti degli stanziamenti del bilancio e firmati dal presidente, dal membro del Comitato esecutivo che sovraintende al servizio al quale si riferisce il mandato, e, in difetto, dal membro anziano e dal ragioniere.

Art. 19.

(Articoli 1 e 11, ultimo comma, legge).

L'Opera nazionale è sottoposta all'alta vigilanza del ministro dell'interno, il quale potrà ordinare, in ogni tempo, la ispezione degli uffici e degli atti amministrativi, la verifica dello stato di cassa e l'esecuzione di ufficio degli atti resi obbligatori da legge o regolamento, che l'Amministrazione, invitata, non si presti a compiere.

Tutte le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione dell'Opera nazionale e quelle prese in via d'urgenza dal Comitato esecutivo sugli oggetti di cui all'articolo seguente, debbono essere pubblicate nell'albo pretorio del comune di Roma.

Un elenco sommario delle deliberazioni adottate così dal Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale, come dal Comitato esecutivo, eccettuate quelle che riguardano esecuzione di provvedimenti approvati, deve essere comunicato mensilmente al ministro dell'interno, il quale può richiedere copia delle deliberazioni medesime per l'esercizio della vigilanza, con facoltà, sentita l'Opera nazionale, di annullare quelle contenenti violazioni di legge o di regolamento. L'elenco sommario mensile delle deliberazioni predette, escluse quelle di carattere riservato, e un riassunto annuale del bilancio e del conto sono altresì pubblicati gratuitamente nella *Gazzetta ufficiale*.

Art. 20.

(Articoli 1 e 11, ultimo comma, legge).

I bilanci preventivi, le deliberazioni che ne modificano gli stanziamenti ed i conti consuntivi sono comunicati al ministro dell'interno per l'approvazione.

Sono pure sottoposte all'approvazione del ministro dell'interno le deliberazioni che importino trasformazione o diminuzione di patrimonio, eccettuate quelle relative ad acquisto di beni stabili.

CAPO III.

Rapporto fra l'Opera nazionale e gli enti, le Associazioni, i Comitati e gli Istituti con essa collegati. Contabilità e vigilanza.

Art. 21.
(Articolo 4 legge).

Agli enti pubblici, alle Associazioni, ai Comitati ed agli Istituti indicati nel comma *a*) dell'art. 4 della legge, alle loro federazioni, nonchè agli speciali Comitati o Istituti che l'Opera nazionale abbia creato o dei quali abbia promosso la costituzione, ai sensi dell'art. 5 della legge, e che siano giuridicamente riconosciuti a norma del decreto Luogotenenziale 25 luglio 1915, n. 1142, potranno essere delegate, nei limiti delle rispettive circoscrizioni, le attribuzioni di competenza dell'Opera nazionale ai termini dell'art. 3 della legge stessa.

Tale delegazione può essere fatta anche alle Amministrazioni degli enti pubblici indicati nel comma *b*) del citato art. 4, allorchè abbiano assunto l'assistenza degli invalidi della guerra; in questo caso le dette Amministrazioni rimangono soggette, per quanto concerne tale assistenza, alle norme stabilite dall'art. 5 della legge e dai seguenti articoli del regolamento.

Contro la deliberazione del Comitato esecutivo che affida o toglie a uno degli enti, Comitati, Istituti e federazioni sopra specificati, le attribuzioni previste dall'art. 3 della legge, non è ammesso alcun gravame.

Art. 22.
(Articolo 5 legge).

Gli enti, le Associazioni, i Comitati, gli Istituti e le federazioni indicati nell'articolo precedente debbono conformare la loro azione alle disposizioni di massima che siano emanate dall'Opera nazionale e alle prescrizioni speciali che questa reputi conveniente di dare in rapporto ai singoli invalidi.

L'Opera nazionale può sempre controllare l'andamento di detti enti, Associazioni, Comitati, Istituti e federazioni anche mediante speciali ispezioni.

Qualora gli enti, le Associazioni, i Comitati, gli Istituti e le federazioni anzidette non possano ottemperare alle disposizioni date dall'Opera nazionale per difficoltà nascenti dai loro statuti, questa può promuovere dalle competenti autorità la riforma degli statuti stessi. Se invece l'inadempi-

mento sia dovuto al fatto delle Amministrazioni, l'Opera nazionale, previ gli opportuni richiami, promuove dalle competenti autorità i necessari provvedimenti d'ufficio, compresa la sospensione delle Amministrazioni. Può promuovere anche lo scioglimento di dette Amministrazioni ovvero la revoca del riconoscimento giuridico concesso in base al decreto Luogotenenziale 25 luglio 1915, n. 1142. Lo scioglimento è decretato dal prefetto per i Comitati da esso riconosciuti; alla ricostituzione delle Amministrazioni relative si procederà entro il termine di mesi tre.

Spettano inoltre al prefetto gli altri poteri di vigilanza di cui al precedente art. 19.

I provvedimenti adottati in base al presente articolo sono definitivi.

Compete in ogni caso al prefetto di adottare i provvedimenti di urgenza che siano richiesti da gravi motivi di interesse pubblico.

Art. 23.

(Articolo 5 legge).

La costituzione d'ufficio di federazioni provinciali o interprovinciali è disposta rispettivamente dai prefetti e dal Ministero dell'interno, su richiesta dell'Opera nazionale.

Gli statuti relativi sono approvati dalle autorità medesime, previa comunicazione alle Amministrazioni interessate per le eventuali loro osservazioni, e udito il Comitato esecutivo dell'Opera nazionale.

Gli statuti delle federazioni possono chiamare a far parte dei Consigli amministrativi delle medesime un rappresentante delle Associazioni o sezioni locali di Associazioni indicate nell'art. 3 del presente regolamento.

Le federazioni possono comprendere anche gli enti pubblici di cui alla lettera *b*) dell'art. 4 della legge quando gli stessi abbiano assunto l'assistenza degli invalidi della guerra.

Il provvedimento che ordina la costituzione della federazione è definitivo; contro il rifiuto a provvedere da parte del prefetto, è dato all'Opera nazionale il ricorso, anche in merito, al ministro dell'interno.

Il provvedimento del ministro è definitivo.

Sono applicabili alle federazioni le norme stabilite negli articoli 40, 41 e 44 del regolamento 1° gennaio 1905, n. 12, intendendosi sostituito il Comitato esecutivo dell'Opera nazionale alla Commissione provinciale di beneficenza.

Le federazioni costituite a norma di quest'articolo, sono riconosciute agli effetti della legge 25 marzo 1917, n. 481, e non potranno sciogliersi se non nei modi e termini da prevedersi nei rispettivi statuti.

Sono applicabili a tutte le federazioni le norme di contabilità e di vigilanza contenute negli articoli seguenti.

Art. 24.
(Articolo 11 legge).

Gli enti, Associazioni, Comitati ed Istituti di cui al comma *a*) dell'articolo 4 della legge debbono tenere l'inventario dei beni che costituiscono il loro patrimonio.

L'inventario deve essere riveduto ad ogni cambiamento del presidente. Di esso e delle successive variazioni è data comunicazione a cura delle singole Amministrazioni, all'Opera nazionale.

Art. 25.
(Articolo 11 legge).

Per gli enti, Associazioni, Comitati ed Istituti suddetti l'esercizio annuale comincia col 1° gennaio e termina col 31 dicembre.

Le Amministrazioni deliberano il bilancio entro il mese di ottobre dell'anno precedente a quello cui si riferisce e ne trasmettono subito un esemplare all'Opera nazionale.

Il bilancio comprende la previsione delle entrate e delle spese di competenza dell'esercizio e l'avanzo o disavanzo delle gestioni precedenti.

Nel compilare il bilancio le Amministrazioni debbono indicare i motivi degli aumenti e delle diminuzioni proposte così all'entrata come all'uscita, comparativamente al bilancio del precedente esercizio, e devono dar ragione delle entrate e spese nuove.

Il Comitato esecutivo dell'Opera nazionale esamina la regolarità amministrativa e contabile del bilancio e se esso corrisponda ai fini per i quali fu istituito l'ente, Comitato od Istituto cui si riferisce.

Il bilancio diventa esecutivo se nel termine di un mese dalla data del ricevimento il Comitato non lo restituisce con osservazioni. Sulle repliche date dall'Amministrazione dell'ente il Comitato emette il provvedimento definitivo, al quale l'Amministrazione deve uniformarsi.

Eguale procedura è osservata per le variazioni al bilancio divenuto esecutivo e per le deliberazioni che importino trasformazioni o diminuzioni di patrimonio.

Art. 26.
(Articolo 11 legge).

Per la presentazione, compilazione e documentazione del conto finanziario del tesoriere, si osservano, per gli enti, Associazioni, Comitati ed Istituti suddetti, le disposizioni del primo comma dell'art. 17.

Le Amministrazioni interessate deliberano entro il mese di maggio il conto stesso e formano da parte loro il conto economico dell'esercizio in confronto a quello precedente, lo stato generale del patrimonio con le

sopravvenute variazioni e una relazione sul risultato morale della propria gestione.

Il conto finanziario del tesoriere è sottoposto all'approvazione del Comitato esecutivo dell'Opera nazionale; ma è, di regola, esaminato nella sede del Comitato od Istituto, da un funzionario dell'Amministrazione dello Stato all'uopo designato, il quale presenterà una particolareggiata relazione al Comitato esecutivo suddetto, unitamente ad un esemplare del conto e agli atti di cui al comma precedente.

Potrà altresì allegare tutti quei documenti che ritenesse indispensabili per il giudizio sulle questioni eventualmente trattate nella relazione medesima e sulle contestazioni che potessero insorgere tra ente, Comitato o Istituto, o tesoriere.

Sono estese ai conti stessi le disposizioni dell'ultimo comma dell'articolo 17, intendendosi sostituito al Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale l'amministrazione dell'ente, Comitato o Istituto, e al Ministero dell'interno il Comitato esecutivo dell'Opera nazionale.

Art. 27.
(Articolo 11 legge).

Per il servizio di cassa dei menzionati enti, Associazioni, Comitati ed Istituti si applicano le disposizioni dell'art. 18, intendendosi sostituito al Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale, l'Amministrazione rispettiva, e al Ministero dell'interno, il Comitato esecutivo dell'Opera nazionale per quanto riguarda l'approvazione delle deliberazioni concernenti il servizio medesimo.

Art. 28.
(Articolo 11 legge).

La forma materiale dell'inventario, del bilancio preventivo e del conto consuntivo degli enti, Associazioni, Comitati ed Istituti succitati è determinata dal Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale.

I bilanci preventivi, le deliberazioni che ne modificano gli stanziamenti ed i conti consuntivi, nonchè le deliberazioni riguardanti trasformazioni o diminuzioni di patrimonio, debbono essere pubblicati all'albo pretorio del Comune ove hanno sede le istituzioni stesse.

Art. 29.
(Articolo 11 legge).

Le istituzioni pubbliche che, ai sensi dell'art. 9 della legge, provvedono anche al ricovero, all'istruzione e all'assistenza degli invalidi della guerra designati dall'Opera nazionale debbono, per quanto riguarda la gestione

relativa; tenere una contabilità speciale secondo le norme che saranno stabilite dal Comitato esecutivo dell'Opera nazionale. Per questa parte le istituzioni stesse sono sottoposte al controllo e alla vigilanza del Comitato medesimo da esercitarsi con le norme stabilite nei precedenti articoli.

CAPO IV.

Rieducazione professionale e protesi.

Art. 30.
(Articoli 12 e 13 legge).

Le scuole di rieducazione professionale, di cui agli articoli 12 e 13 della legge, devono essere riconosciute ed autorizzate dalla Amministrazione militare, con convenzione approvata dal Ministero della guerra, sentita l'Opera nazionale.

L'autorizzazione sarà concessa solo alle scuole che, oltre a soddisfare alle condizioni che siano per stabilire d'accordo l'Amministrazione militare, l'Opera nazionale e le Amministrazioni competenti, dimostrino:

a) di possedere locali, armamentario e mezzi tecnici adeguati;

b) di essere affidate alla direzione di persona di riconosciuta competenza, che sia medico o assistita da un medico competente;

c) di essere organizzate e dirette scientificamente secondo le norme fondamentali della fisiologia del lavoro e della igiene del lavoro e possedere, secondo la natura della scuola, gli apparecchi e gli strumenti scientifici necessari per il controllo grafico del grado di allenamento e di orientamento dei movimenti degli organi e delle parti lese;

d) di possedere una officina adatta per eseguire quelle più comuni riparazioni o modificazioni degli apparecchi di protesi o degli utensili adoperati, che fossero richieste dai bisogni della rieducazione professionale. Sarà inoltre aggregato alla direzione un invalido già rieducato, designato dalla locale sezione dell'Associazione nazionale fra gli invalidi, o, in difetto, da altra Associazione locale giuridicamente riconosciuta.

Nelle convenzioni saranno determinate le rette e condizioni per la rieducazione così degli ammessi a carico dell'Amministrazione militare, come di quelli a carico dell'Opera nazionale. Alle condizioni e con le norme che saranno determinate dall'Opera nazionale potrà essere consentito di provvedere all'assistenza protetica negli stessi Istituti o scuole nei quali si impartisce la rieducazione professionale.

Per le scuole che sorgessero quando saranno cessati gli obblighi della Amministrazione militare, spetterà all'Opera nazionale riconoscere la esistenza delle condizioni anzidette e concedere l'autorizzazione prevista dal primo comma del presente articolo.

Art. 31.
(Articolo 12 della legge).

L'ammissione degli invalidi militari alle scuole ed Istituti di rieducazione avverrà al termine della licenza, che potrà esser loro concessa dopo espletate le cure presso i centri di cure fisiche ed ortopediche in conformità delle norme per l'applicazione del decreto Luogotenenziale 10 agosto 1916, n. 1012, o direttamente dai centri suddetti.

Solamente nei casi eccezionali in cui, a parere dei direttori di cure fisiche ed ortopediche, gl'invalidi siano ritenuti assolutamente incapaci di profittare della rieducazione o quando diano sicuro affidamento di potervi provvedere con mezzi propri, gl'invalidi potranno essere dispensati dalla ammissione nelle scuole od istituti di rieducazione.

Art. 32.
(Articolo 12 della legge).

Gli invalidi militari, allo scadere della licenza eventualmente ottenuta, si presenteranno direttamente alla scuola o Istituto di rieducazione stabilito d'accordo fra il direttore di Sanità militare competente e l'Amministrazione dell'Opera nazionale.

Gli invalidi dovranno già essere forniti, per cura del centro di cure fisiche e ortopediche competente, dell'apparecchio provvisorio di protesi, o tutorio.

Art. 33.
(Articoli 12 e 13 legge) .

L'ammissione alle scuole di cui all'articolo precedente sarà ordinata, quando si verifichino le condizioni previste dall'art. 12 della legge, a misura che si avranno posti disponibili, dall'autorità militare per i militari e dall'Opera nazionale per i non militari. La scelta della scuola e i trasferimenti da una scuola all'altra saranno determinati dal bisogno e dalla possibilità della rieducazione in rapporto alle condizioni fisiche, allo stato sociale degli invalidi, e alle particolari attitudini che nel corso della rieducazione medesima essi abbiano a manifestare.

La scelta della professione o del mestiere cui l'invalido debba essere avviato e agli eventuali mutamenti saranno fatti, tenendo presenti le norme dell'art. 3, n. 3, della legge e i criteri direttivi che saranno stabiliti dall'Opera nazionale, dal direttore e dal medico della scuola e da un ispettore dell'industria e del lavoro o da altra persona competente delegata dall'Opera nazionale, uditi l'invalido medesimo ed il rappresentante degl'invalidi, di cui al terzultimo comma del'art. 30. In caso di divergenza, anche

relativamente al desiderio espresso dall'invalido, decide il Comitato esecutivo dell'Opera nazionale.

In quanto sia consentito dalle disponibilità dei posti e dalle necessità della rieducazione, gli invalidi saranno preferibilmente ammessi negl'Istituti adatti che siano meno lontani dai luoghi di residenza loro o della loro famiglia.

Ogni scuola di rieducazione dovrà mandare all'Opera nazionale una relazione su ciascuno invalido, militare o non militare, secondo apposita cartella biografica, da determinarsi dall'Opera stessa.

Prima della scadenza dei termini di cui all'art. 13 della legge, la scuola ne riferirà al Comitato esecutivo dell'Opera nazionale e, ove ritenga necessario l'eccezionale provvedimento di cui al 3° comma dell'articolo medesimo, ne farà motivata proposta.

Art. 34.
(Articoli 12 e 13 legge).

Per il periodo di tempo, per il quale durano gli obblighi dell'Amministrazione militare, le scuole di rieducazione sono soggette alla vigilanza di questa per quanto attiene alle condizioni igienico-sanitarie e alla disciplina, e alla vigilanza dell'Opera nazionale per quanto riguarda la rieducazione.

Nel periodo successivo tutti i suddetti poteri di vigilanza spettano all'Opera nazionale.

Così nel primo periodo come nel successivo, la vigilanza spettante all'Opera nazionale, per quanto riguarda il modo come s'impartisce l'istruzione professionale, sarà esercitata, di regola, per mezzo dell'Ispettorato medico e degli altri ispettori dell'industria e del lavoro. Questi saranno sempre sentiti per l'ordinamento tecnico delle officine e dei laboratori in ciascuno Istituto.

Art. 35.
(Articolo 13 legge).

Il giudizio sulla dimissibilità dell'invalido dall'Istituto per compiuta rieducazione o per la impossibilità di proseguirla, sarà dato dal direttore della scuola, dal medico alla medesima addetto e da un ispettore dell'industria o da altra persona competente delegata dall'Opera nazionale, udito il rappresentante degli invalidi, di cui al terzultimo comma dell'art. 30. Prima che avvenga la dimissione dell'invalido, il direttore della scuola ne darà avviso all'autorità militare competente ed all'Opera nazionale.

Art. 36.
(Articolo 14 legge).

L'autorità militare potrà concedere agli Istituti o scuole professionali, che ne facciano richiesta, anche per le mansioni di direttore tecnico dell'officina di montaggio ed adattamento degli apparecchi di protesi annessa alla scuola, un ufficiale medico che abbia speciale competenza in materia.

Art. 37.
(Articolo 14 legge).

Gli ufficiali e i sottufficiali che l'autorità militare è tenuta a fornire, ai termini dell'art. 14 della legge, per la disciplina dei ricoverati, saranno scelti di preferenza fra gli invalidi.

Art. 38.
(Articolo 15 legge).

Gli invalidi militari ricoverati presso gli Istituti e le scuole di rieducazione professionale e le case di convalescenza o di lavoro, che non abbiano già ottenuto il congedo, possono essere ammessi a fruire di breve licenza o di licenza straordinaria, per constatate ragioni di famiglia o di salute.

Art. 39.
(Articolo 17 legge).

Per la fornitura degli apparecchi tutori, degli apparecchi provvisori di protesi, degli apparecchi definitivi e dei piloni o fittoni, messa a suo carico dall'art. 17 della legge, l'Amministrazione militare provvederà, con apposite convenzioni, con le ditte ammesse a tale fornitura dall'articolo stesso e secondo le norme che saranno proposte dalla Commissione all'uopo nominata dal ministro della guerra.

Tali convenzioni dovranno contenere, oltre gli altri patti che saranno ritenuti convenienti, l'impegno: a fornire apparecchi conformi al tipo prescelto dall'Amministrazione predetta; a garantire la durata di essi, per tuttociò che riguardi modalità di costruzione e materiale impiegato, per il tempo che l'Amministrazione stessa determinerà; a ripararli e a rinnovarli in caso di riconosciuto bisogno; a rilasciare una cauzione a garanzia di tali obblighi.

Le ditte stesse devono anche obbligarsi a fornire alle officine minori (laboratori di montaggio e di adattamento) il materiale greggio e le parti

ritenute opportune alla costruzione ed all'adattamento degli apparecchi di protesi secondo le condizioni individuali degli invalidi.

Le ditte straniere dovranno essere sottoposte alle stesse formalità di impegno e agli stessi obblighi di garenzia di quelle nazionali.

Art. 40.

(Articolo 17 legge).

L'applicazione degli apparecchi definitivi di protesi, di cui all'articolo precedente, viene di regola eseguita esclusivamente presso gli Istituti di rieducazione professionale.

Art. 41.

(Articolo 17 legge).

Tutti gli apparecchi di protesi dovranno essere collaudati, dopo essere stati applicati all'invalido, ed entro i termini che saranno fissati dalle convenzioni di cui all'art. 39.

Il collaudo verrà eseguito da apposite Commissioni, a ciò nominate dal ministro della guerra, con il concorso di un rappresentante dell'Opera nazionale.

Contro le determinazioni di tali Commissioni è ammesso reclamo, entro trenta giorni, ad una Commissione centrale nominata dal ministro della guerra, che deciderà con il concorso di un delegato dell'Opera nazionale.

Art. 42.

(Articolo 17 legge).

Ogni invalido, il quale venga fornito di apparecchi di protesi, ne rilascerà ricevuta. Egli riceverà dall'autorità militare le istruzioni per l'uso ed il buon governo degli apparecchi stessi.

Dell'avvenuta consegna, l'Amministrazione militare darà notizia alla Opera nazionale riferendole:

a) il numero e la natura degli apparecchi, la materia di cui sono costituiti e le altre loro caratteristiche;

b) l'officina produttrice;

c) i contrassegni di riconoscimento che dovranno esservi stati applicati;

d) la data di collaudo;

e) la data di consegna;

f) il limite di garanzia.

Art. 43.
(Articolo 17 legge).

Le ditte, alle quali l'Amministrazione militare abbia commesso la fornitura degli apparecchi di protesi a suo carico, sono tenute a fornire alle stesse condizioni all'Opera nazionale quelli occorrenti per la rinnovazione o sostituzione a carico dell'Opera stessa. Analoga clausola deve essere sempre inserita dall'Amministrazione militare nelle convenzioni con tali ditte.

L'Opera nazionale potrà stipulare convenzioni con ditte diverse, ma dovrà osservare le disposizioni dell'art. 17 della legge e di quelle del presente regolamento, fatta eccezione per il collaudo, che, in ogni caso di fornitura per conto dell'Opera nazionale, si effettuerà per mezzo di Commissioni locali di primo esame, e di una Commissione centrale di appello, composte ciascuna di tre delegati dell'Opera nazionale.

Le stesse disposizioni si applicano per quanto riguarda le riparazioni a carico dell'Opera stessa.

È estesa alle forniture di apparecchi a carico dell'Opera nazionale la disposizione del primo comma dell'articolo precedente.

Art. 44.
(Articolo 17 legge).

Quando un apparecchio di protesi abbia bisogno di riparazione, sostituzione o rinnovazione, l'invalido ne farà domanda con apposito modulo all'ente, Associazione, Comitato o Istituto collegato con l'Opera nazionale o al delegato locale di questa, o, in sua mancanza, al sindaco del Comune di residenza, che la trasmetterà all'Opera nazionale con le informazioni che saranno stabilite dall'Opera stessa.

Questa, previ gli accertamenti che ritenesse di disporre direttamente o di richiedere alle autorità governative locali, darà le disposizioni del caso alla officina prescelta, e curerà lo invio, a sue spese, all'officina stessa dell'apparecchio da riparare. Particolari facilitazioni saranno concesse ai mutilati di entrambi gli arti inferiori, e a coloro che furono provvisti di apparecchi che vengono poi riconosciuti difettosi dall'Opera nazionale.

Il Comitato esecutivo ha però facoltà di delegare agli enti, Associazioni, Comitati, Istituti e alle persone indicati nel primo comma, la decisione nei casi di assoluta urgenza circa la riparazione, la sostituzione o la rinnovazione di un apparecchio, salva ratifica del Comitato stesso, che dovrà esserne subito informato.

La rinnovazione o la sostituzione di un apparecchio seguiranno, di regola, contro il ritiro di quello fuori uso.

L'Opera nazionale non è tenuta, di regola, alla riparazione, alla sostituzione o alla rinnovazione degli apparecchi di protesi non forniti all'in-

valido dall'autorità militare o dall'Opera stessa, nè alle operazioni di tal genere reclamate, agli apparecchi forniti da essa o dall'Amministrazione militare, da guasti causati da malvolere od incuria dell'invalido.

Art. 45.
(Articolo 17 legge).

Gli speciali delegati dell'Opera nazionale, degli enti, Associazioni, Comitati od Istituti con essa collegati vigileranno anche sulla tenuta degli apparecchi di protesi da parte degli invalidi.

È in facoltà dell'Opera nazionale di concedere premi a coloro che si segnaleranno per maggiore cura e diligenza nei riguardi degli apparecchi loro consegnati.

Capo V.

Esercizio dell'assistenza.

Art. 46.
(Articolo 2 legge).

Nei casi di cui al secondo comma dell'art. 2 della legge 25 marzo 1917, n. 481, la dichiarazione di invalidità fatta, secondo le disposizioni della legge 21 febbraio 1895, n. 70 (testo unico) e successive, per i militari e per i non militari ai quali, per la loro condizione, esse siano applicabili, costituisce titolo per la protezione ed assistenza agli effetti della citata legge 25 marzo 1917, n. 481.

Per i non militari inscritti agli Istituti di previdenza come impiegati o salariati al servizio di enti locali, costituisce titolo la dichiarazione di inabilità fatta con le norme che reggono i rispettivi Istituti.

L'Amministrazione militare o quella da cui il non militare dipende o l'Amministrazione dell'Istituto di previdenza, appena la dichiarazione d'invalidità sia pronunziata, ne dà comunicazione all'Opera nazionale con tutte le notizie che possegga circa la storia clinica, la diagnosi, le cure alle quali l'invalido fu sottoposto e l'esito di esse.

Le Amministrazioni medesime informano altresì l'Opera nazionale delle pensioni e degli assegni temporanei o rinnovabili conferiti agl'invalidi, appena avvenuto il conferimento.

Art. 47.
(Articolo 2 legge).

Per i non militari, ai quali non siano applicabili le disposizioni sulle pensioni richiamate nell'articolo precedente, la dichiarazione d'invalidità,

ai fini della legge 25 marzo 1917, n. 481, è fatta, su proposta del sanitario curante, da una Commissione, avente sede nell'ufficio del medico provinciale, e composta del detto funzionario, di un medico militare designato dalla Direzione di sanità militare avente giurisdizione sulla Provincia medesima e di un sanitario designato per ogni Provincia del Comitato esecutivo dell'Opera nazionale, scelto preferibilmente tra quelli addetti a cliniche universitarie o a pubblici ospedali.

La proposta del sanitario curante deve contenere le indicazioni richieste dall'art. 44 (primo comma) del regolamento 5 settembre 1895, n. 603, ed essere corredata possibilmente di documenti giustificativi. Qualora il detto sanitario non creda di proporre alla Commissione la dichiarazione d'invalidità, deve informarne per iscritto l'interessato, il quale può ricorrere alla Commissione stessa. Il ricorso può essere anche verbalmente esposto al segretario del Comune ove l'interessato risiede; il segretario ha l'obbligo di redigerlo in inscritto e di trasmetterlo alla Commissione.

La Commissione, fatte eseguire rapidamente le indagini che ritenga necessarie, sottopone l'interessato a visita collegiale. Di questa deve rilasciarsi un certificato, firmato dai tre componenti, nel quale siano accuratamente descritte le lesioni od infermità e sia dichiarato se ricorrano le condizioni indicate nel primo comma dell'art. 2 della legge 25 marzo 1917, n. 481.

Sono applicabili a tali visite ed ai relativi certificati le disposizioni degli articoli 49, 50, 52 e 53 del citato regolamento, intendendosi sostituita alla causa di servizio il fatto di guerra.

Del certificato della visita collegiale, qualunque sia l'esito di questa, è data comunicazione all'Opera nazionale e all'interessato, che può appellarsi all'Opera medesima contro il giudizio negativo della Commissione provinciale.

Il Comitato esecutivo dell'Opera nazionale, premessi gli ulteriori accertamenti che ritenga necessari, sentita la Direzione generale della sanità pubblica e vagliate le eventuali deduzioni dell'interessato, decide inappellabilmente.

Per le attribuzioni indicate nel presente articolo i funzionari civili e militari avranno diritto soltanto alle indennità di viaggio, di missione o di trasferta che loro competano, in base alle disposizioni relative, a carico dell'Amministrazione dalla quale dipendono.

Art. 48.
(Articolo 24 legge).

Ogni ospedale, Istituto di cura, scuola di rieducazione od altra istituzione (esclusi gli ospedali da campo, di tappa e di primo sgombro, e quelli aventi funzioni affini, designati dal Ministero della guerra) che presti in qualsiasi forma, per qualsiasi tempo o in qualsiasi momento assistenza ad individui in seguito a lesioni o infermità incontrate per servizio di guerra,

o, comunque, per un fatto di guerra, che ne importino la inabilità a lavoro proficuo o ne menomino in grado notevole la capacità al lavoro, è tenuto a darne notizia all'Opera nazionale, mediante lo invio di apposita scheda redatta nei modi e nei termini stabiliti d'accordo dai Ministeri dell'interno, della guerra e della marina.

Il Ministero dell'interno, costituita l'Amministrazione dell'Opera nazionale, le trasmetterà le schede raccolte, in esecuzione del censimento disposto in base all'art. 24 della legge, anteriormente al presente regolamento.

Spetta all'Opera nazionale di seguire la sorte di ciascuno dei censiti, per sollecitare e facilitare la esecuzione della procedura di dichiarazione di invalidità a norma dell'art. 2 della legge e per l'ulteriore esercizio dell'assistenza in tutte le sue forme.

Spetta pure ad essa di tenere al corrente lo schedario raggruppando le schede relative allo stesso invalido, che le pervengano dagli Istituti dai quali egli sia successivamente assistito, o riunendole alla scheda definitiva, da redigere in seguito all'intervento della dichiarazione di invalidità e da completare con opportuno richiamo al libretto personale di cui all'articolo seguente.

La scheda deve indicare per ciascuno degli invalidi la natura della invalidità, la rieducazione avuta, lo stato di famiglia, la residenza, il mestiere o la professione che esercitava o che esercita, la pensione o l'assegno di cui gode e la data in cui fu conferito, o la data di dichiarazione di invalidità per quelli non provvisti di pensione ed ogni altra notizia atta ad accertare in qualsiasi momento la necessità dell'assistenza.

Art. 49.
(Articoli 2 e 24 legge).

L'Opera nazionale farà redigere per ogni invalido un «libretto personale» contenente i dati fornitile dalle Amministrazioni di cui all'art. 46 o risultanti dalla procedura di cui all'art. 47.

Nel libretto dovranno essere altresì indicati gli estremi di identificazione degli apparecchi di protesi dei quali l'invalido sia fornito, la data della fornitura, il periodo di garanzia, il termine fissato per la rinnovazione.

Il libretto sarà redatto in due esemplari, dei quali uno sarà consegnato all'invalido e l'altro trattenuto presso l'Opera nazionale.

A cura di questa vi dovranno esser successivamente registrate tutte le variazioni che siano per verificarsi in confronto dei dati originari che vi sono segnati.

Art. 50.
(Articoli 3 e 5, secondo comma, legge).

Gli speciali delegati, che l'Opera nazionale può nominare ai sensi dell'art. 5 della legge, debbono vigilare sulle condizioni degli invalidi nelle

rispettive circoscrizioni; assisterli specialmente nelle pratiche relative alla liquidazione della pensione ed al loro collocamento per l'esercizio professionale; proporre i provvedimenti di assistenza nei riguardi degli invalidi, indicando particolarmente se sia necessario collocarli presso famiglie od in adatti Istituti e vegliando affinchè siano rispettate le disposizioni degli articoli 80 e seguenti della legge 30 giugno 1889, n. 6144 (testo unico); esercitare gli incarichi che vengano loro affidati in singoli casi dall'Opera nazionale e riferire periodicamente sul modo come si svolge la protezione e l'assistenza degli invalidi.

Nella scelta dei delegati locali può essere data la preferenza a rappresentanti di Associazioni fra invalidi o ad invalidi.

Anche gli enti, le Associazioni, i Comitati e le istituzioni collegate con l'Opera nazionale possono nominare speciali delegati, con eguali attribuzioni. L'elenco di tali delegati dev'essere comunicato al Comitato esecutivo dell'Opera nazionale.

L'ufficio di delegato è gratuito, salvo il rimborso delle spese, strettamente indispensabili, di viaggio e di dimora, Nessun rimborso è dovuto a quei delegati, che, essendo funzionari dello Stato, debbano accedere, per ragione del loro ufficio, in località dove si trovino invalidi.

Art. 51.
(Articolo 3, n. 1, legge).

L'assistenza cui è tenuta l'Opera nazionale a termine dell'art. 3, n. 1, della legge, comprende:

a) per l'assistenza sanitaria: le cure mediche e chirurgiche, da prestarsi all'invalido, quanto ai militari, nel periodo successivo al momento nel quale cessano a norma della legge gli obblighi dell'Amministrazione militare e, quanto ai non militari nel periodo successivo alla dichiarazione di invalidità, sempre ai fini di una possibile guarigione o di un possibile miglioramento delle lesioni o delle infermità incontrate per i servizi di guerra o per un fatto di guerra, e che furono riconosciute come causa della invalidità;

b) per l'assistenza ortopedica: le forme di intervento, che si possono effettuare durante la cura chirurgica ed anche dopo e che hanno per iscopo di evitare o correggere alterazioni o deformità, o di accrescere l'attitudine a lavoro proficuo, sempre che tali forme di intervento siano richieste da necessità constatate nel periodo indicato al precedente comma *a*) e derivanti dalle lesioni od infermità riconosciute come causa della invalidità;

c) per l'assistenza protetica: l'adattamento e l'applicazione di apparecchi tutori e di protesi, funzionali od estetici, richiesti dalle lesioni o infermità riconosciute come causa della invalidità, in rinnovazione, sostituzione e riparazione degli apparecchi definitivi forniti dalla Amministrazione militare.

Art. 52.
(Articolo 3, n. 1, legge).

Ad assicurare l'assistenza di cui all'articolo precedente, così sotto la forma del ricovero come sotto quella domiciliare ed ambulatoria, l'Opera nazionale provvede:

a) creando Istituti speciali quando ne ritenga il bisogno, giusta la facoltà riconosciutale dall'art. 5 della legge;

b) stipulando apposite convenzioni con gli Istituti autonomi, esistenti o istituendi, che riconosca idonei, nonchè, occorrendo, con privati professionisti e specialisti.

Art. 53.
(Articolo 3, n. 1, legge).

L'ammissione così alla assistenza domiciliare od ambulatoria, come al ricovero in uno degli Istituti di cui allo articolo precedente, è disposta dall'Opera nazionale su domanda dell'interessato, presentata a uno degli enti, Associazioni, Comitati o Istituti con essa collegati, ovvero al delegato locale dell'Opera nazionale, o, in sua mancanza, al sindaco del luogo di residenza, e previ gli opportuni accertamenti.

In casi di urgenza può essere autorizzata dall'ente, Associazione, Comitato o Istituto collegato, ovvero dal delegato locale, o, in sua mancanza, dal sindaco, che ne daranno contemporaneamente notizia all'Opera nazionale, anche rivolgendosi, dove manchino sanitari ed Istituti obbligati verso l'Opera nazionale, ad Istituti o sanitari diversi.

Così i sanitari come gli Istituti che inizino, in qualsivoglia forma, la assistenza dell'invalido, daranno all'Opera nazionale notizie sommarie circa la natura clinica del caso, le necessità di cura, la prognosi, la probabile durata, e quant'altro possa essere, in via di massima, o per singoli casi speciali, prescritto o richiesto dall'Opera medesima.

Questa dovrà inoltre esser prontamente informata della cessazione dell'assistenza e dell'esito ottenuto.

Art. 54.
(Articolo 3, n. 1, legge).

Spetta all'Opera nazionale di vigilare per mezzo degli enti, Associazioni, Comitati ed Istituti con essa collegati o mediante propri delegati fiduciari, sugli invalidi assistiti affinchè la cura sia adeguata al tempo necessario, e di disporre, sulla domanda dell'interessato o per necessità di cura, il trasferimento da uno ad altro Istituto.

Art. 55.
(Articolo 3, n. 2, legge).

Quando per le condizioni degli invalidi, e per la mancanza di parenti in grado di assisterli convenientemente, sia necessario provvedere a norma dell'art. 3, n. 2, della legge, è, di regola, preferito il collocamento presso famiglie, salvo contraria volontà dell'invalido. La scelta della famiglia o dell'Istituto adatto è fatta dall'Opera nazionale o dal Comitato locale, all'uopo delegato, udito l'invalido. L'Opera nazionale determina la retta o la quota diretta che debba far carico all'invalido.

Le famiglie e gl'Istituti prescelti debbono riferire trimestralmente alla Opera nazionale, o al Comitato locale delegato, sulle condizioni degl'invalidi loro affidati; debbono conformarsi alle prescrizioni che siano date dall'Opera per l'assistenza dei medesimi e sottostare alle ispezioni ordinarie e straordinarie che l'Opera disporrà per la necessaria vigilanza.

I pubblici ufficiali debbono informare l'Opera nazionale di tutti i fatti venuti a loro conoscenza, che possano rendere necessario l'intervento immediato di essa.

Nei casi di urgenza il prefetto provvede per la protezione e l'assistenza degli invalidi, riferendone all'Opera nazionale.

Art. 56.
(Articolo 3, n. 2, e articolo 9 legge).

L'Opera nazionale, direttamente o per mezzo degli enti, Comitati ed Istituti con essa collegati o dei suoi delegati speciali, stipulerà apposite convenzioni con quelle fra le istituzioni, indicate nell'art. 9 della legge, che ritenga più adatte al ricovero e all'assistenza degl'invalidi della guerra, allo scopo di determinare il costo e le condizioni dei ricoveri. In mancanza di convenzioni, le istituzioni medesime non potranno chiedere per il ricovero d'invalidi non appartenenti al territorio, entro il quale esse spiegano la loro azione, una retta superiore a quella in vigore per gli appartenenti al detto territorio.

Le istituzioni che dispongano di posti gratuiti o di borse di studio, non destinati a pro' di determinate famiglie, debbono denunziare all'Opera nazionale o all'ente, Comitato o Istituto locale con essa collegato o al delegato speciale di essa, ogni vacanza verificatasi, per gli effetti del penultimo comma dell'art. 9 della legge.

L'Opera nazionale, per mezzo dei suoi organi locali, vigila sulla disponibilità dei posti, ed ove le istituzioni obbligate contravvengano agli obblighi stabiliti dall'art. 9 della legge e dal presente articolo, promuove dalle competenti autorità i necessari provvedimenti.

Art. 57.
(Articolo 3, n. 2, legge).

Nella concessione di sussidi individuali debbono essere preferiti gl'invalidi sprovvisti di pensione e quelli aventi a loro carico persone di famiglia.

Art. 58.
(Articolo 3, n. 3, legge).

L'assistenza sociale, di cui all'art. 3, n. 3, della legge, può essere esercitata, sia mantenendo gl'invalidi, dopo che siano cessati gli obblighi dell'Amministrazione militare, in Istituti nei quali oltre l'istruzione al fine della loro rieducazione ricevano anche tutta l'assistenza materiale, sia ammettendoli a frequentare scuole nelle quali si rechino soltanto per la loro istruzione.

Art. 59.
(Articolo 3, n. 3, legge).

Ai fini dell'assistenza sociale possono anche essere destinati Istituti o scuole aventi lo scopo d'insegnare agl'invalidi soltanto una od alcune professioni o mestieri. Questi Istituti o scuole devono possedere i mezzi per provvedere, oltrechè all'istruzione professionale, anche all'istruzione generale per gl'invalidi per i quali ne sia riconosciuto il bisogno e rispondere alle altre condizioni previste nell'art. 30.

Art. 60.
(Articolo 3, n. 3, legge).

L'Opera nazionale potrà assegnare premi a favore di quegl'invalidi di guerra ai quali siano stati rilasciati, da parte degl'Istituti di rieducazione professionale debitamente riconosciuti, certificati di compiuta rieducazione.

Detti premi dovranno conferirsi tenuto conto del grado di rieducazione professionale conseguita in rapporto al grado di invalidità del rieducato.

I certificati di compiuta rieducazione saranno rilasciati soltanto a quegli invalidi che dalla istruzione professionale abbiano tratto evidente ed innegabile profitto e che siano dimessi dagli Istituti in condizioni di potere, mercè il proprio lavoro, contribuire a migliorare la loro condizione economica.

L'ammontare dei singoli premi sarà determinato dal Comitato esecutivo dell'Opera nazionale.

Art. 61.

(Articolo 3, n. 4, legge).

Gli ispettori dell'industria e del lavoro, gli ingegneri e aiutanti ingegneri delle miniere, gli ufficiali del genio civile, gli ispettori delle ferrovie, gli ingegneri degli uffici tecnici provinciali e comunali, e in generale tutti i funzionari che, per ragione d'ufficio, devono tenersi a contatto con esercenti industrie e commerci e con imprenditori di lavori, presteranno tutto il loro concorso all'Opera nazionale per agevolarle il collocamento degli invalidi presso aziende nelle quali possano esercitare la loro antica o nuova professione.

Gli uffici di collocamento della mano d'opera, che siano comunque sussidiati sul bilancio dello Stato, e quelli istituiti da Provincie e Comuni, devono, a richiesta dell'Opera nazionale, prestarsi gratuitamente per il collocamento degli invalidi della guerra e saranno segnalati al Ministero dell'industria, commercio e lavoro tutti quegli uffici che più si saranno distinti nell'esercizio di quest'azione.

L'Opera nazionale prenderà ogni possibile accordo per il funzionamento di uffici consimili a favore degli invalidi con istituzioni pubbliche o private, industriali, agricole o di lavoro.

Art. 62.

(Articolo 3, n. 5, legge).

L'Opera nazionale provvede all'assistenza medico-legale gratuita per la liquidazione della pensione all'invalido, valendosi, di regola, dell'opera degli enti, Associazioni, Comitati o Istituti che abbiano costituito uffici speciali per tale forma di assistenza, oppure incaricandone appositi delegati locali, scelti fra le persone particolarmente versate nelle discipline medico-legali.

Art. 63.

(Articolo 3, n. 5, legge).

Agli effetti dell'assistenza giuridica, quando ne ricorrano le condizioni a' sensi dell'art. 3, n. 5, della legge, il Comitato esecutivo dell'Opera nazionale direttamente o per mezzo di organi locali o di speciali delegati:

a) assiste gli invalidi nelle pratiche ed azioni amministrative o giudiziarie che possano interessarli;

b) può assumerne la rappresentanza in giudizio;

c) può promuovere, quando ne sussistano gli estremi, la interdizione o inabilitazione degli invalidi, e la revocazione di tali provvedimenti;

d) veglia all'osservanza delle regole del Codice civile in rapporto agli invalidi interdetti o inabilitati per infermità di mente;

e) nel caso previsto alla lettera *c*) e nei casi in cui gli interessi materiali o morali dell'invalido risultino compromessi dalla negligenza o dagli errori del tutore o del curatore, può chiedere ed ottenere dal tribunale che la tutela o la cura venga affidata all'Opera nazionale, che la eserciterà per mezzo del Comitato esecutivo, oppure di un organo locale o di un privato di fiducia da quello delegato.

Le spese strettamente indispensabili per l'esercizio dell'assistenza giuridica potranno essere anticipate, quando occorra, dall'Opera nazionale ovvero dall'ente, Comitato, Associazione, od Istituto locale, salvo rimborso da parte dell'invalido nella misura che sarà determinata dal Comitato esecutivo dell'Opera stessa.

Art. 64.
(Articolo 3, n. 5, e articolo 20 legge).

Per la protezione e l'assistenza degli invalidi minorenni ed eventualmente dei figli minorenni degli invalidi o che si trovino nella incapacità assoluta a lavoro proficuo, l'Opera nazionale esplica la sua azione conformandosi alle disposizioni vigenti per la protezione e l'assistenza degli orfani di guerra, in quanto applicabili, e valendosi, ove ne sia il caso, degli organi, enti, Comitati, Associazioni e Istituti, contemplati dalle disposizioni stesse.

Capo VI.

Ammissione negli impieghi pubblici e nelle aziende private.

Art. 65.
(Articolo 6 legge).

Per il mantenimento o la riassunzione in servizio militare dei militari invalidi provvede il decreto-legge 14 giugno 1917, n. 1032.

Gl'invalidi che desiderano di essere riammessi negli uffici pubblici, che occupavano presso Amministrazioni governative o di enti morali, devono farne domanda in via gerarchica all'Amministrazione da cui dipendevano, dandone contemporaneamente avviso all'Opera nazionale, nel termine di sei mesi dalla data della dimissione dalla scuola di rieducazione, ovvero se, per la eccezione prevista dall'art. 12 della legge, non furono ammessi alla scuola, dalla ricevuta comunicazione della dichiarazione d'invalidità ai sensi dell'art. 46. A corredo della domanda l'invalido deve esibire il certificato rilasciatogli all'atto della dimissione dalla scuola, da cui risulti che egli ha riacquistato la capacità di prestare utile servizio, ovvero, se non fu accolto in una scuola, un certificato medico, debitamente legalizzato, che attesti la capacità anzidetta.

L'Amministrazione interessata, qualora non ritenga sufficientemente

dimostrata la idoneità dell'invalido, dispone che esso si sottoponga alla visita di due medici, possibilmente in una clinica o in un ospedale civile o militare, e notifica tale determinazione all'invalido, assegnandogli un termine non minore di 15 giorni per presentarsi alla visita, ed al Comitato esecutivo dell'Opera nazionale, affinchè designi, direttamente o per mezzo di un Istituto con esso collegato, un terzo sanitario, per procedere alla visita stessa. L'invalido che, senza giustificato motivo, non si presenti alla visita nel giorno e nel luogo indicatogli, s'intende aver rinunziato alla domanda.

Dal certificato della visita collegiale deve risultare esplicitamente se l'invalido sia idoneo ad occupare il posto che prima copriva od un altro posto e di quale natura. Contro il risultato della visita non è ammesso alcun gravame.

L'invalido riammesso nell'antico posto, o assunto ad altro posto adatto alle sue condizioni fisiche e di grado corrispondente, riprende, a tutti gli effetti, la sua anzianità di servizio.

Art. 66.
(Articolo 6 legge).

Per gl'invalidi già dimessi dalle scuole di rieducazione o collocati a riposo alla data della pubblicazione del presente regolamento, il termine, di cui al primo comma del precedente articolo, decorre dalla data stessa.

I posti già occupati da invalidi della guerra non potranno essere coperti stabilmente finchè non siasi definitivamente provveduto sulla domanda di riammissione da parte dell'invalido o non sia decorso, senza la presentazione di domanda, il termine relativo.

Art. 67.
(Articolo 7 legge).

Il Governo del Re è autorizzato a conferire, senza concorso, agli invalidi della guerra gl'impieghi indicati nelle tabelle allegate al presente regolamento. Con decreto Reale, sentita l'Opera nazionale, si potranno, ove occorra, aggiungere nuove categorie alle tabelle stesse.

Fermo il disposto del secondo comma dell'articolo precedente, è derogato, a favore degl'invalidi della guerra, per gli impieghi compresi nelle tabelle, al divieto delle nomine di nuovi impiegati ed agenti, sancito dall'art. 1, lett. *a*), del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n. 1625, convertito nella legge 21 dicembre 1915, n. 1774.

Gl'invalidi che desiderano di essere assunti a tali impieghi devono farne domanda all'Opera naionale, direttamente o per mezzo dell'ente, Comitato o Istituto locale con essa collegato, corredandola dei documenti comprovanti il possesso dei requisiti prescritti pei singoli posti dagli ordinamenti

delle rispettive Amministrazioni, e sottoporsi alla visita prevista dal terzo comma dell'art. 7 della legge. Qualora dal certificato di tale visita risulti che l'invalido trovasi nelle condizioni volute dal detto articolo, il Comitato esecutivo comunica, alle Amministrazioni interessate, secondo l'ordine di presentazione delle domande, i nomi degli aspiranti con tutte le indicazioni e i documenti relativi.

L'Amministrazione sceglie, fra più aspiranti, quelli che ritenga più adatti, per i loro titoli, ai posti da conferire; ma prima di provvedere alle nomine, può anche disporre che gli aspiranti si assoggettino alla visita di uno o più sanitari da essa delegati. Ove l'esito della visita non confermi il possesso della idoneità fisica, l'Amministrazione ne dà avviso all'Opera nazionale ed all'invalido, agli effetti del quarto comma dell'art. 7 della legge. Contro la decisione del collegio ivi previsto non è ammesso alcun gravame nè da parte dell'Amministrazione nè da parte dell'invalido.

Nulla è innovato alle disposizioni della legge 17 novembre 1912, n. 1329 (testo unico), sullo stato dei sottufficiali del R. esercito e delle leggi 19 luglio 1906, nn. 367 e 372, riguardanti i sottufficiali della R. guardia di finanza.

Art. 68.
(Articolo 7 legge).

Nei regolamenti delle singole Amministrazioni potranno essere stabilite norme per il conferimento agli invalidi della guerra, mediante concorso, di impieghi non compresi nelle tabelle di cui al primo comma dell'articolo precedente, ma che non siano di concetto o di ragioneria, a particolari condizioni, non esclusa la eventuale riserva di una quota di detti posti esclusivamente a favore degl'invalidi.

Art. 69.
(Articolo 7 legge).

L'invalido che intende presentarsi ad un concorso per pubblico impiego presso un'Amministrazione dello Stato o di qualsiasi ente morale, deve fare domanda all'Opera nazionale, direttamente o per mezzo dell'ente, Comitato o Istituto locale con essa collegato, per essere sottoposto alla visita di cui all'art. 7, comma 3°, della legge.

Qualora non ostante il favorevole risultato di tale visita, l'Amministrazione abbia motivo di dubitare della idoneità fisica dell'invalido, si applicano le disposizioni del quarto comma dell'art. 67.

Ammesso al concorso l'invalido, in base al certificato di cui al terzo comma o alla decisione di cui al quarto comma dell'art. 7 della legge, s'intende definita anche nei riguardi degli altri concorrenti, agli effetti del comma secondo del citato articolo, qualsiasi contestazione sulla idoneità fisica di lui.

Art. 70.
(Articolo 19 legge).

Per gl'invalidi collocati a riposo come tali e riammessi in servizio ai sensi degli articoli precedenti si applicheranno le disposizioni vigenti in materia di pensioni, fermo rimanendo in ogni caso il disposto dell'art. 19 della legge 25 marzo 1917, n. 481.

Art. 71.
(Art. 21, 5° comma, legge).

La quota di pensione dell'invalido destinata a costituire, mediante ritenuta, la cauzione per ottenere impieghi nelle pubbliche Amministrazioni, non potrà superare il terzo della pensione stessa valutato al netto.

Il consenso alla ritenuta da parte dell'invalido dovrà risultare da atto scritto.

Art. 72.
(Articolo 21, 5° comma, legge).

L'ammontare complessivo della cauzione che l'invalido è tenuto a prestare, nonchè la misura della ritenuta da effettuare sulla sua pensione nei limiti di cui all'articolo precedente, dovranno risultare da decreto o da dichiarazione dell'Amministrazione nel cui interesse la cauzione viene prestata.

Tale decreto o dichiarazione, unitamente all'atto di consenso dell'invalido, saranno comunicati al Ministero del tesoro, il quale, riconosciutane la regolarità e data di ciò assicurazione all'Amministrazione interessata, disporrà i provvedimenti per la esecuzione della ritenuta predetta e per la costituzione della cauzione nei modi indicati dall'invalido interessato.

Art. 73.
(Articolo 21, 5° comma, legge).

La cauzione potrà essere costituita mediante deposito presso la Cassa dei depositi e prestiti di numerario, o di titoli al portatore di debito pubblico consolidato o redimibile, od i buoni del tesoro pluriennali al portatore, oppure mediante i predetti titoli di debito pubblico o buoni del tesoro nominativi.

I titoli di debito del tesoro saranno accettati in cauzione per nove decimi del rispettivo valore, determinato in ragione della media dei prezzi ufficialmente accertati pel semestre precedente a quello in cui la cauzione

viene prestata. I buoni del tesoro saranno accettati per il loro valore nominale.

L'annotazione del vincolo cauzionale sulla polizza di deposito o sui titoli o buoni nominativi sarà apposta nella formola che verrà indicata dall'Amministrazione a favore della quale la cauzione viene prestata.

Art. 74.
(Articolo 21, 5° comma, legge).

Fermo restando il disposto dell'ultimo comma dell'art. 2 della legge 30 giugno 1908, n. 335, per quanto riguarda i casi di simultaneo concorso delle cause di pignoramento o di sequestro in detto articolo contemplate, qualora sulla pensione dell'invalido concorrano contemporaneamente ritenute per le cause indicate agli articoli 71 e 85 del presente regolamento, la quota massima di pensione, che potrà complessivamente impegnarsi per queste ultime cause, non dovrà essere superiore al terzo valutato al netto.

In nessun caso per il simultaneo concorso di queste cause di ritenuta e di quelle indicate nell'articolo 2 della legge 30 giugno 1908, n. 335, potrà eccedersi il limite massimo della metà della pensione.

Art. 75.
(Articolo 21, 5° comma, legge).

Le norme contenute negli articoli 71, 72, 74 e 85 sono applicabili agli assegni temporanei o rinnovabili, liquidati all'invalido in luogo della pensione a norma delle vigenti disposizioni.

Art. 76.
(Articolo 8 legge).

L'invalido, che si trovi nelle condizioni indicate negli articoli 1 e 10 del decreto Luogotenenziale 1° maggio 1916, n. 490, per ottenere il certificato di cui nell'art. 8 della legge deve farne richiesta all'Opera nazionale od al Comitato locale ad essa collegato, presentando una dichiarazione della azienda obbligata a conservargli il posto, in cui sia specificata la natura del posto e data sommaria indicazione delle attribuzioni ad esso inerenti.

Ove l'invalido non abbia potuto ottenere dall'azienda la dichiarazione predetta, questa sarà richiesta dall'Opera nazionale o dal Comitato locale ad essa collegato; e se neppure a questa richiesta l'azienda corrisponde, ne sarà fatta menzione nel certificato.

Se non siavi accordo tra la dichiarazione dell'azienda e quelle fatte dall'invalido interessato circa l'indole del posto prima occupato e le attribuzioni ad esso inerenti, come anche se l'azienda non abbia rilasciato la

dichiarazione richiestale, l'Opera nazionale o l'Istituto ad essa collegato farà quegli ulteriori accertamenti che crederà opportuni.

Il certificato di cui all'art. 8 della legge, deve esplicitamente riconoscere la capacità dell'invalido a prestare utile servizio nel posto prima occupato, tenuto conto dell'indole dell'impiego e delle attribuzioni ad esso inerenti, quali risultano dalla dichiarazione dell'azienda o dagli accertamenti fatti a norma del capoverso precedente. Ove sorga controversia tra l'azienda e l'invalido, questi, ove ne faccia richiesta, sarà assistito dall'Opera nazionale a norma dell'art. 63.

Art. 77.

(Articolo 22 legge).

Gli Istituti che esercitano l'assicurazione degli operai contro gli infortuni del lavoro, ai termini della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51 e del regolamento 18 marzo 1904, n. 141, debbono nei relativi contratti assicurare, senza eccezione, tutti indistintamente gli operai occupati nell'impresa o nell'industria, compresi gli invalidi della guerra.

È vietato agl'Istituti assicuratori di esigere soprapremi da applicare individualmente per gl'invalidi della guerra; solo quando il numero di questi sia superiore al 10 % degli occupati nello stabilimento industriale o nell'impresa per cui deve essere stipulata la assicurazione, gl'Istituti possono aumentare, nella proporzione e con le norme che saranno stabilite con decreto del ministro dell'indusria, commercio e lavoro, il tasso di premio applicabile allo stabilimento o al'impresa.

La Cassa nazionale di assicurazione per gl'infortuni degli operai sul lavoro, nello stabilire l'aumento del premio per l'assicurazione d'invalidi della guerra nel caso preveduto nel comma precedente, si atterrà alle norme ed osserverà i limiti stabiliti dall'art. 13 del regolamento premi e indennità, approvato con R. decreto 15 aprile 1915, n. 612.

I capi o esercenti d'imprese, industrie o costruzioni che occupino invalidi della guerra, debbono fare denuncia nominativa di ciascuno all'Istituto assicuratore nella proposta di assicurazione, o, se gl'invalidi vengono da loro assunti dopo la stipulazione del contratto, entro tre giorni da quello dell'assunzione d'ognuno.

Capo VII.

Agevolazioni economiche.

Art. 78.

(Articolo 21 legge).

Gl'invalidi di guerra pensionati, che intendano contrarre un mutuo per acquisto di un terreno coltivabile o di una proprietà rustica o per l'acquisto

o costruzione di una casa popolare o economica, ai sensi dell'art. 21 della legge 25 marzo 1917, n. 481, debbono farne domanda ad uno degl'Istituti autorizzati a compiere le dette operazioni.

La domanda deve essere corredata dello stato di famiglia e dei documenti atti a comprovare la qualità di invalido di guerra e la conseguita pensione.

Art. 79.
(Articolo 21 legge).

I mutui di favore possono essere concessi nella misura dei sette decimi del valore accertato del terreno, della proprietà da acquistare o della casa economica da acquistare o da costruire.

Art. 80.
(Articolo 21 legge).

I mutui di favore per acquisto di un terreno coltivabile o di una proprietà rustica possono essere concessi quando il valore del terreno o della proprietà rustica non ecceda le L. 10,000. Questo limite di valore può tuttavia essere superato, quando condizioni speciali ne dimostrino la convenienza e gli Istituti ne chiedano ed ottengano l'autorizzazione dal Ministero da cui rispettivamene dipendono agli effetti della tutela o vigilanza.

Art. 81.
(Articolo 21 legge).

L'ammontare del mutuo da concedersi per l'acquisto o costruzione di una casa economica deve essere determinato in relazione al numero dei componenti la famiglia dell'invalido e ai criteri stabiliti dall'art. 4 del regolamento 12 agosto 1908, n. 528, per l'esecuzione della legge sulle case popolari o economiche.

Art. 82.
(Articolo 21 legge).

Il carattere di casa economica o popolare nell'edificio da acquistare o costruire col mutuo di favore deve essere riconosciuto dall'agenzia delle imposte. Tale riconoscimento varrà anche agli effetti delle esenzioni fiscali stabilite dalla legge (testo unico) 27 febbraio 1908, n. 89.

Art. 83.

(Articolo 21 legge).

I mutui devono essere garantiti con ipoteca di primo grado sul terreno, sulla proprietà o sulla casa acquistata o costruita.

Quando il mutuo è concesso per la costruzione di una casa economica, l'Istituto eseguirà la somministrazione del mutuo ratealmente a misura a che procede la costruzione, è in base a dichiarazione di avanzamento dei lavori rilasciata dall'autorità comunale.

Art. 84.

(Articolo 21 legge).

I mutui sono estinguibili mediante annualità comprensive di una quota capitale, degli interessi ed accessori, ovvero dell'interesse e del premio di assicurazione di un capitale eguale alla somma mutuata.

Gli Istituti hanno facoltà di stabilire che l'ammortamento si inizi dopo un certo numero di anni non superiore a cinque dalla concessione del mutuo. In ogni caso la durata del mutuo non può eccedere il termine massimo di anni 50.

Art. 85.

(Articolo 21 legge).

L'invalido può garantire sulla sua pensione il pagamento delle annualità di cui all'articolo precedente; la garanzia deve risultare dal contratto di mutuo o da un atto posteriore ed ha efficacia legale per gli effetti indicati al comma seguente e fino a concorrenza dell'ammontare di non più di due annualità della pensione. Il Ministero del tesoro, al quale deve essere data preventiva notizia della progettata operazione, può vietare che sia effettuata, quando già esistano vincoli sulla pensione.

Qualora l'invalido alla scadenza di una o più rate del suo debito risulti inadempiente, l'Istituto mutuante ha facoltà di pignorare in suo confronto una quota parte della pensione non superiore al terzo valutato al netto. Saranno applicate la procedura e le norme stabilite per la riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato dalla legge (testo unico) 14 aprile 1910, n. 639, e il pignoramento verrà eseguito presso il direttore generale del tesoro, ai termini dell'articolo 60 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, per la amministrazione del patrimonio e la contabilità generale dello Stato.

Art. 86.
(Articolo 21 legge).

Gli Istituti che indendo compiere le operazioni di mutuo di cui all'articolo 21 della legge, debbono inviare all'autorità, da cui dipendono agli effetti della tutela o vigilanza, una deliberazione del Consiglio di amministrazione dalla quale risultino:

1° la misura dell'interesse sui mutui, che, qualunque sia lo scopo dei mutui stessi, non potrà superare la misura massima stabilita, per i prestiti per la costruzione o acquisto di case popolari o economiche, dalla legge relativa;

2° il fondo destinato a tali operazioni.

Di ogni operazione di mutuo sarà, dall'Istituto mutuante, data notizia all'Opera nazionale e al Ministero del tesoro, quando sia stata data garanzia sulla pensione a norma dell'articolo precedente.

Art. 87.
(Articolo 21 legge).

Il Ministero da cui dipendono, agli effetti della tutela o della vigilanza, gli Istituti autorizzati a fare le operazioni di mutuo prevedute nel presente capo, determina, per ciascuna categoria di essi il limite massimo della somma da impiegare nelle operazioni medesime.

Capo VIII.

Sussidi alle famiglie bisognose degli invalidi.

Art. 88.
(Articolo 18 legge).

Le famiglie bisognose dei militari permanentemente invalidi in conseguenza della guerra, per ottenere il soccorso di cui all'art. 18 della legge, dovranno inoltrare domanda con le stesse modalità stabilite per le famiglie dei richiamati, trattenuti, volontari alle armi per la durata della guerra, dagli articoli 5, 6 e 7 del R. decreto n. 620, del 13 maggio 1915 e dalle norme per la loro applicazione, tenute presenti le seguenti eccezioni:

1° il soccorso alla madre sarà corrisposto qualunque sia la sua età ed anche nel caso di idoneità a lavoro proficuo;

2° la domanda scritta o verbale, da farsi al sindaco del Comune ove risiedono i richiedenti, dovrà essere accompagnata da un certificato in carta

libera, rilasciato dal direttore dell'ospedale militare principale o del reparto speciale di cura o dell'Istituto o scuola di rieducazione professione in cui il militare è divenuto permanentemente invalido in conseguenza della guerra, indicando la data della avvenuta invalidità; il detto certificato, quando non sia rilasciato dal direttore dell'ospedale militare principale competente, dovrà essere da lui vidimato;

3° il soccorso sarà corrisposto dal giorno in cui il militare divenne invalido, anche se la domanda sia presentata dopo, e durerà fino al giorno in cui l'invalido verrà inviato in congedo assoluto.

CAPO IX.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 89.
(Articoli 11 e 23 legge).

Gli enti, Associazioni, Comitati ed Istituti collegati all'Opera nazionale dovranno riferire semestralmente all'Opera nazionale medesima circa le condizioni nelle quali si è svolta la protezione e l'assistenza degli invalidi. L'Opera nazionale a sua volta riferirà annualmente al Ministero dell'interno.

Art. 90.
(Articolo 1 legge).

L'Opera nazionale comincerà a funzionare appena saranno stati nominati i rappresentanti del Senato del Regno e della Camera dei deputati, e quelli da designarsi dai ministri interessati e dal Consiglio superiore della sanità.

Il Consiglio di amministrazione così formato eserciterà le attribuzioni del Comitato esecutivo. Le funzioni di presidente e di vice presidente saranno esercitate, in via provvisoria, dal senatore e dal deputato eletti col maggior numero di voti dalle rispettive assemblee.

La designazione dei rappresentanti degli invalidi sarà fatta per la prima volta dalla Associazione nazionale fra mutilati ed invalidi di guerra, con sede in Milano, appena abbia ottenuto il riconoscimento giuridico.

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro dell'interno: ORLANDO.

TABELLA dei posti che potranno essere conferiti senza concorso ad invalidi di guerra da Amministrazioni di Stato.

Numero d'ordine	CATEGORIA D'IMPIEGO	Proporzioni dei posti disponibili da assegnarsi agli invalidi	Limite massimo degli invalidi che possono trovarsi in servizio in rapporto agli effettivi totali per ciascuna categoria
	Ministero degli affari esteri.		
1	Applicati nell'Amministrazione centrale . .	1/3	
2	Inservienti nell'Amministrazione centrale. .	1/2	
	Ministero dell'agricoltura.		
1	Applicati nell'Amministrazione centrale . .		
2	Ufficiali d'ordine del bonificamento agrario e della colonizzazione.		
3	Ufficiali d'ordine del R. corpo delle miniere		
4	Applicati di segreteria dei RR. Istituti superiori d'agricoltura e delle RR. stazioni agrarie e speciali		
5	Uscieri del R. corpo delle miniere		
6	Inservienti dell'Amministrazione centrale. .		
7	Inservienti del R. Istituto forestale nazionale di Firenze		
8	Inservienti dell'ufficio centrale di metereologia e geodinamica.		
9	Custodi dei RR. osservatorî geodinamici e degli osservatorî meteorici di montagna .		
	Ministero delle colonie.		
1	Applicati nell'Amministrazione centrale . .	1/2	
2	Inservienti nell'Amministrazione centrale. .	1/2	

Numero d'ordine	CATEGORIA D'IMPIEGO	Proporzioni dei posti disponibili da assegnarsi agli invalidi	Limite massimo degli invalidi che possono trovarsi in servizio in rapporto agli effettivi totali per ciascuna categoria
	Ministero delle finanze.		
1	Uscieri nelle Intendenze di finanza.		
2	Bollatori nel Registro		
3	Aiutanti doganali		
4	Agenti subalterni di dogana		
5	Aiutanti alle scritture nella coltivazione dei tabacchi.		
6	Portinai e visitatori nella coltivazione dei tabacchi.		
7	Uscieri nella coltivazione dei tabacchi . . .		
8	Aiutanti capi laboratorio nelle manifatture dei tabacchi	1/5	
9	Scrivani nelle manifatture dei tabacchi. . .		
10	Portinai visitatori nelle manifatture dei tabacchi.		
11	Portieri		
12	Aiutanti alle scritture nelle saline		
13	Uscieri alle scritture nelle saline		
14	Aiutanti alle scritture nei magazzini dei depositi sali e tabacchi		
15	Ufficiali del lotto	1/3	
16	Uscieri del lotto.		
	Ministero di grazia e giustizia.		
1	Applicati presso l'Amministrazione centrale e provinciale (*a*).	1/3	
2	Inservienti presso l' Amministrazione centrale e provinciale (*a*)	1/3	

a) Salvi i diritti quesiti dagli ufficiali di scrittura.

Numero d'ordine	CATEGORIA D'IMPIEGO	Proporzioni dei posti disponibili da assegnarsi agli invalidi	Limite massimo degli invalidi che possono trovarsi in servizio in rapporto agli effettivi totali per ciascuna categoria
3	Assistenti di 2ª classe presso gli archivi notarili (*a*)	1/3	
4	Uscieri giudiziari (*b*)	1/3	
	Ministero della guerra.		
1	Inservienti presso l'Amministrazione centrale della guerra (*c*)		
2	Personale operaio borghese di cui alle tabelle dei servizi di artiglieria, genio, aeronautica, opifici vestiario ed equipaggiamento, Istituto geografico militare, farmacia centrale militare, sussistenze militari, stabilimenti militari di pena (*c*)		
3	Operai nei magazzini di casermaggio (*c*) . .		
4	Famigli nei collegi, nelle scuole, negli Istituti militari e nelle legioni dei RR. carabinieri (*c*)		
5	Magazzinieri nei depositi allevamento cavalli (*c*)		
6	Personale operaio nei depositi allevamento cavalli (*c*)		
	Ministero dell'industria, commercio e lavoro.		
1	Applicati nell'Amministrazione centrale . .		
2	Ufficiali d'ordine degli ispettorati dell'industria e del lavoro	1/4	
3	Bollatori uscieri del servizio metrico e del saggio		
4	Inservienti nell'Amministrazione centrale . .		

(*a*) Negli uffici che abbiano un numero di assistenti superiore a tre.

(*b*) Salvi i diritti quesiti dai poteri giudiziari.

(*c*) Gli invalidi di cui sopra avranno diritto, a parità di merito, di occupare, nelle ammissioni, il primo posto nell'ordine di precedenza stabilito dal paragrafo 27 del regolamento per gli operai borghesi dipendenti dal Ministero della guerra.

Numero d'ordine	CATEGORIA D'IMPIEGO	Proporzioni dei posti disponibili da assegnarsi agli invalidi	Limite massimo degli invalidi che possono trovarsi in servizio in rapporto agli effettivi totali per ciascuna categoria
	Ministero dell'interno.		
1	Applicati nel personale delle carceri e dei riformatori		
2	Applicati di P. S.		
3	Personale tecnico aggregato all'Amministrazione carceraria (assistenti agricoli, capi e maestri d'arte, sottocapi e sottomaestri d'arte)		
4	Scrivani dell'Amministrazione provinciale. .		
5	Agenti sedentari di P. S.		
6	Inservienti dell'Amministrazione centrale e provinciale		
7	Personale di basso servizio presso la Amministrazione carceraria (inservienti ed infermieri)		
	Ministero dell'istruzione pubblica.		
1	Applicati nell'Amministrazione centrale . .		
2	Applicati nell' Amministrazione provinciale scolastica		
3	Applicati nei Circoli d'ispettorato per le scuole medie e normali.		
4	Aggiunti di segreteria presso i Regi Istitnti di belle arti e di musica.		
5	Custodi nei RR. Istituti di belle arti e di musica		
6	Amanuensi nel ruolo dei monumenti, musei, ecc.		
7	Custodi nel ruolo dei monumenti, musei, ecc.		
8	Uscieri nelle Biblioteche governative		

Numero d'ordine	CATEGORIA D'IMPIEGO	Proporzioni dei posti disponibili da assegnarsi agli invalidi	Limite massimo degli invalidi che possono trovarsi in servizio in rapporto agli effettivi totali per ciascuna categoria
9	Uscieri nei circoli d'Ispettorato delle scuole medie e normali.		
10	Inservienti nell'Amministrazione centrale. . .		
	Ministero dei lavori pubblici.		
1	Impiegati d'ordine nel ruolo dell'Amministrazione centrale		
2	Impiegati d'ordine nel corpo del genio civile		
3	Ufficiali idraulici		
4	Ufficiali di bonifica		
5	Assistenti provvisori per la sorveglianza dei lavori di costruzione delle ferrovie private		
6	Disegnatori del genio civile		
7	Assistenti del genio civile		
8	Capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali		
9	Guardiani idraulici, manovratori dei manufatti esistenti in opere idrauliche di 1ª categoria e in osservatori idrometrici ed udometrici		
10	Guardiani di bonifica, operanti fissi, macchinisti e fuochisti addetti agli stabilimenti idrovori di bonifica		
11	Personale di servizio dell'Amministrazione centrale		
12	Personale di servizio del genio civile. . . .		
	Ministero della marina.		
1	Applicati presso l'Amministrazione centrale		
2	Applicati presso i RR. arsenali		
3	Commessi nelle capitanerie di porto		

Numero d'ordine	CATEGORIA D'IMPIEGO	Proporzioni dei posti disponibili da assegnarsi agli invalidi	Limite massimo degli invalidi che possono trovarsi in servizio in rapporto agli effettivi totali per ciascuna categoria
4	Assistenti di magazzino e simili	1/3	
5	Inservienti presso l'Amministrazione centrale		
6	Inservienti presso le capitanerie ed uffici di porto		
7	Fanalisti	1/4	
8	Operai inservienti, magazzinieri e telefonisti presso i RR. arsenali ed operai in genere		1/50
	Ministero delle poste e dei telegrafi.		
1	Ufficiali d'ordine.	1/6	
2	Ricevitori postelegrafici negli uffici di 2ª e 3ª classe.		
3	Gerenti e supplenti negli uffici di 2ª e di 3ª classe		
4	Operai meccanici	1/6	
5	Vice commessi.	1/10	
6	Agenti subalterni fuori ruolo.		
7	Fattorini telegrafici effettivi ed avventizi. .		
8	Fattorini telefonici.		
9	Allievi operai – meccanici		
10	Collettori e portalettere rurali.		
	Ministero del tesoro.		
1	Applicati presso l'Amministrazione centrale.		
2	Ufficiali di ragioneria presso le Intendenze di finanza.	1/2	
3	Ufficiali nelle Delegazioni del tesoro		
4	Applicati presso le RR. avvocature erariali.		

Numero d'ordine	CATEGORIA D'IMPIEGO	Proporzioni dei posti disponibili da assegnarsi agli invalidi	Limite massimo degli invalidi che possono trovarsi in servizio in rapporto agli effettivi totali per ciascuna categoria
5	Uscieri presso le Delegazioni del tesoro. . .	1/2	
6	Inservienti nell'Amministrazione centrale. .	1/3	
7	Inservienti nelle RR. avvocature erariali . .	1/3	
	Ministero dei trasporti.		
1	Aiutanti applicati (uffici stazioni, gestioni, ecc., esclusi quelli addetti al movimento).	1/2	1/10
2	Disegnatori	1/4	1/10
3	Guardie di stazione	1/4	1/10
4	Guarda portoni	1/2	1/5
5	Manovali (per funzione d'inservienti custodi, fattorini, guardacancelli, chiamatori, ecc.)	1/8	1/20
6	Cantonieri (per servizi accessorî)	1/10	1/20
7	Operai ed aiutanti operai	1/6	1/20

Visto, d'ordine di S. A. R, il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro dell'interno : ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *luglio* 1917, *n.* 1207, *riguardante addebiti a militari di truppa per irregolarità in viaggi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In virtù delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra, di concerto coi ministri segretari di Stato per la marina, per i lavori pubblici e per i trasporti marittimi e ferroviari

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

Durante la guerra i militari in viaggi su linee ferroviarie o di navigazione esercitate da Amministrazioni che eseguiscono i trasporti militari in conto corrente, i quali sieno trovati in possesso di documenti irregolari, potranno essere autorizzati a proseguire il viaggio sino a destinazione, salvo all'Amministrazione ferroviaria od all'esercente la linea di navigazione di rimettere all'autorità militare competente il relativo addebito, che sarà riscosso sugli stipendi, assegni o indennità spettanti ai militari, mediante ritenute da effettuarsi in conformità di quanto è stabilito dagli articoli successivi; salva rimanendo l'azione penale per la persecuzione delle responsabilità penali eventualmente incorse.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 agosto 1917, n. 186.

Art. 2.

Le autorità, che in base al paragrafo 107 del cap. III « Regolamento sui trasporti militari sulle ferrovie del Regno » hanno l'obbligo della custodia e rilascio dei documenti militari di trasporto, saranno tenuti responsabili degli addebiti che verranno fatti ai militari a causa della irregolarità dei documenti di viaggio loro rilasciati.

Art. 3.

Gli ufficiali che, per fatto proprio, siano trovati a viaggiare irregolarmente sulle ferrovie o sui piroscafi, dovranno rifondere l'importo dell'addebito rilevato dagli agenti ferroviari o di navigazione e, qualora non lo potessero fare, saranno assoggettati alla ritenuta del quinto dello stipendio, valutato al netto delle ritenute, fino a completo pagamento della somma loro addebitata secondo le norme dell'art. 2 della legge 30 giugno 1908, n. 335.

Art. 4.

I sottufficiali, caporali e soldati, che per fatto proprio siano trovati a viaggiare irregolarmente sulle ferrovie o sui piroscafi e non si prestino al pagamento dovuto, se non godono di alcun soprassoldo o indennità, saranno sottoposti alla ritenuta della metà dell'assegno giornaliero; se invece godono di soprassoldo o indennità d'importo superiore alla metà dell'assegno stesso, saranno sottoposti alla ritenuta dell'intero soprassoldo o indennità.

Art. 5.

L'applicazione delle ritenute all'articolo precedente sarà sospesa sino a quando permangano le ritenute derivanti dalle disposizioni dei decreti Luogotenenziali 28 novembre 1915, n. 1713, e 6 maggio 1917, n. 713, e altre ritenute per assegni o indennità percepiti in più del dovuto.

Qualora le ritenute di cui al comma precedente non raggiun-

gano l'importo di quelle che si dovrebbero fare in applicazione degli articoli 3 e 4 del presente decreto, sarà trattenuta la differenza per versarla a favore dell'Amministrazione delle ferrovie o dell'esercente la linea di navigazione.

Art. 6.

L'importo delle ritenute disposte dagli articoli precedenti sarà trimestralmente versato all'ufficio d'amministrazione di personali militari vari, che a sua volta lo rimetterà all'Amministrazone ferroviaria o di navigazione interessata.

Art. 7.

Le disposizioni del presente decreto sono estese, in quanto applicabili, ai militari della R. marina.

Per questi, l'Amministrazione ferroviaria o l'esercente la linea di navigazione comunicherà al Ministero della marina (Servizio dei personali civili e affari generali) i singoli addebiti da praticarsi, ed il Ministero stesso provvederà, affinchè dall'autorità da cui dipendono i militari, sia rimesso all'Amminitrazione ferroviaria o di navigazione, trimestralmente, l'importo dei singoli addebiti, salva la rivalsa, nei modi consueti, sulle competenze spettanti ai militari stessi.

Art. 8.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — GIARDINO — DEL BONO — BONOMI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 29 *luglio* 1917, *n.* 1197, *col quale, dal* 1° *agosto* 1917, *l'indennità mensile temporanea per la durata della guerra, assegnata al personale di ruolo dell'Amministrazione civile dello Stato in forza del decreto Luogotenenziale* 23 *aprile* 1917, *n.* 630, *è aumentata di cinque lire* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri eccezionali per la guerra;

Visti i Nostri decreti 23 e 29 aprile 1917, nn. 630 e 819;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal 1° agosto 1917, l'indennità mensile temporanea per la durata della guerra, assegnata al personale di ruolo della Amministrazione civile dello Stato in forza del decreto Luogotenenziale 23 aprile 1917, n. 630, è aumentata di lire cinque, restando determinata in L. 35, per quello provvisto di stipendio sino a L. 1500 ed in L. 29, per quello provvisto di stipendio superiore alle L. 1500, e fino a L. 4500.

Rimangono ferme le disposizioni di cui all'art. 2 del decreto predetto.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 agosto 1917, n. 186.

Art. 2.

Agli effetti del presente decreto i maestri elementari inscritti nei ruoli provinciali ai termini dell'art. 13 della legge 4 giugno 1911, n. 487, sono equiparati agli impiegati di ruolo dello Stato.

Art. 3.

Con decreto dei ministro del tesoro sarà provveduto alla inscrizione in bilancio delle assegnazioni occorrenti al pagamento della indennità di cui al presente decreto, alla quale è esteso il disposto dell'articolo unico del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 45.

Art. 4.

Le disposizioni del presente decreto non sono applicabili nei riguardi dei funzionari ed agenti delle varie Amministrazioni dello Stato che si trovano o saranno destinati a prestare servizio in Tripolitania o in Cirenaica, col trattamento previsto dal R. decreto 5 giugno, 1913, n. 798.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 5 *agosto* 1917, *n.* 1215, *che istituisce il Commissario generale per i combustibili nazionali* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto coi ministri del tesoro e dei lavori pubblici;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Comitato di cui all'art. 2 del Nostro decreto 16 giugno 1917, n. 979, è soppresso, e per l'esercizio delle attribuzioni ad esso demandate coi Nostri decreti 7 gennaio 1917, n. 35, 22 febbraio 1917, n. 261, e 26 aprile 1917, n. 696, è istituito il commissario generale per i combustibili nazionali.

Il commissario generale è nominato con Nostro decreto su proposta del presidente del Consiglio dei ministri e può essere sostituito con le stesse forme.

Egli può avere le funzioni di commissario del Governo agli effetti dell'art. 59 dello Statuto del Regno.

Art. 2.

Il commissario generale ha facoltà di autorizzare i Comuni, i Consorzi granari e le Federazioni dei Consorzi stessi, per deter-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 agosto 1917, n. 188.

minate ragioni, ad avvalersi per la produzione e distribuzione di combustibili delle agevolazioni fiscali e finanziarie stabilite dai RR. decreti 20 dicembre 1914, n. 1374; 31 gennaio 1915, nn. 50 e 52; 29 marzo 1915, n. 338; 22 agosto 1915, n. 1262; 8 gennaio 1916, n. 5; 27 agosto 1916, n. 1081; 26 aprile 1917, n. 681, e da ogni altro provvedimento relativo all'acquisto di cereali e di farine.

Le autorizzazioni debbono essere regolate in modo che le anticipazioni non eccedano in nessun caso la somma complessiva di quaranta milioni di lire.

Le cambiali recanti la firma del presidente del Consorzio granario o del presidente della Federazione dei Consorzi, con quella garanzia che all'occorrenza sarà prescritta dal commissario generale in sostituzione del pegno di cui all'art. 1° del R. decreto 31 gennaio 1915, n. 52, saranno scontate dagli Istituti di emissione non oltre la scadenza del 28 febbraio 1918.

Art. 3.

Le disposizioni dei Nostri decreti 7 gennaio 1917, n. 35, 22 febbraio 1917, n. 261, e 26 aprile 1917, n. 696, sono applicate nei riguardi della produzione, distribuzione ed utilizzazione di qualsiasi combustibile nazionale.

Fra le disposizioni richiamate nell'art. 5, 1° comma, del Nostro decreto 26 aprile 1917, n. 696, sono comprese quelle dell'articolo 15 del Nostro decreto 22 agosto 1915, n. 1277.

Art. 4.

Spetta soltanto al commissario generale la facoltà:

a) di riconoscere, agli effetti del presente decreto, Federazioni di consorzi granari per determinate regioni e di istituire enti per la produzione e distribuzione di combustibili nazionali, determinando le norme di loro funzionamento;

b) di ordinare requisizioni di combustibili nazionali, di tagli di boschi, di prestazioni d'opera personale di mezzi di lavoro e di trasporto per la produzione e distribuzione di combustibili nazionali;

c) di coordinare l'azione dei diversi enti civili e militari allo scopo di intensificare la produzione e ridurre la entità dei trasporti, determinare il piano dei tagli dei boschi nelle diverse regioni e procedere anche a scambi di tagli assunti e di combustibili prodotti;

d) di distribuire l'impiego dei prigionieri, della mano di opera militare e dei mezzi di trasporto concessi dalle autorità militari;

e) di stabilire le garanzie a favore di coloro che esercitano usi civici o particolari diritti sui boschi da tagliare;

f) di procedere nei riguardi dei combustibili nazionali all'esercizio delle attribuzioni stabilite con Nostro decreto 27 aprile 1916, n. 472;

g) di rendere obbligatorie le sistemazioni e riparazioni stradali occorrenti per il transito dei veicoli destinati al trasporto di combustibili nazionali, quando dal ministro dei lavori pubblici, nei casi consentiti dalle leggi vigenti o dal commissario generale sui fondi di cui all'art. 6 del presente decreto, sieno assicurati concorsi o sussidi non inferiori al quarto della spesa.

Il commissario generale corrisponde direttamente con gli uffici, funzionari, autorità ed enti della cui opera si avvalga nell'esercizio delle sue attribuzioni, ed ha potere di emettere ordinanze e d'impartire disposizioni per la produzione, utilizzazione e distribuzione dei combustibili nazionali.

Art. 5.

Sono in franchigia la corrispondenza postale e quella telegrafica fra il commissario generale, i suoi delegati, le pubbliche Amministrazioni, nonchè quelle del commissario stesso e dei suoi delegati con i produttori, depositari e distributori di combustibili nazionali, e con le ditte, enti e privati cui i combustibili debbono essere assegnati o che debbono fornire attrezzi, materiali e mezzi d'opera.

Art. 6.

Le somme stanziate nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per effetto delle autorizzazioni stabilite con gli articoli 20 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35,

8 del Nostro decreto 22 febbraio 1917, n. 261, e 10 del Nostro decreto 26 aprile 1917, n. 696, e disponibili álla data di pubblicazione del presente decreto sono versate al conto corrente col tesoro istituito in base all'art. 8 del decreto 22 febbraio 1917, n. 261.

Al conto stesso sono versate le somme che il commissario generale riscuote nell'esercizio delle sue attribuzioni, salvo quelle da depositare alla Cassa depositi e prestiti a norma di legge o di particolari disposizioni.

A favore del conto corrente è inoltre autorizzata l'assegnazione di lire dieci milioni per le spese cui deve procedere il commissario generale.

Alla fine di ogni trimestre, il commissario generale presenta al Ministero del tesoro lo stato degli introiti, degli impegni assunti e dei pagamenti effettuati.

Art. 7.

Le trasgressioni alle disposizioni del presente decreto, dei Nostri decreti 7 gennaio 1917, n. 35, 22 febbraio 1917, n. 261, 26 aprile 1917, n. 696, e delle ordinanze ed ingiunzioni del commissario generale sono punite a norma dell'art. 2, comma 3°, del Nostro decreto 29 aprile 1917, n. 682, quando dalle disposizioni vigenti non sieno comminate pene più gravi.

Nei casi di inosservanza o di violazione degli ordini di requisizione, è autorizzato l'arresto preventivo del trasgressore al momento in cui è accertata di fatto la trasgressione.

Art. 8.

Il presente decreto entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 agosto 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 5 *agosto* 1917, *che nomina il Commissario generale per i combustibili nazionali* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della autorità a Noi delegata;

Visto il Nostro decreto di pari data col quale è istituito il commissario generale per i combustibili nazionali;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro dei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'On. Roberto De Vito, deputato al Parlamento, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, è nominato commissario generale per i combustibili nazionali.

Dato a Roma, addì 5 agosto 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 agosto 1917, n. 188.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di luglio 1917, la somma di L. 99,000, di cui L. 33,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, previa detrazione di L. 825 che si sono versate all'opera dello « scaldarancio » e L. 66,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al luglio 1917, la somma di L. 2,706,000.

Ordine di servizio N. 102. (M. C.)

Abilitazione provvisoria della stazione di Torino Smistamento al servizio a grande velocità.

(Vedi ordine di servizio N. 86-1917).

In aumento alle disposizioni impartite con l'Ordine di servizio n. 86-1917 avvertesi che anche la stazione di *Torino Smistamento* viene provvisoriamente abilitata al servizio a G. V.

Di quanto sopra si dovrà prendere nota nel « Prontuario delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » e nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 103. (M. C.)

Limitazioni nei trasporti di merci.

Poichè dopo gli Ordini di servizio n. 69 e 77-1917 sono state emanate altre disposizioni circa le modalità da seguire per l'accettazione delle varie categorie di trasporti, reputasi opportuno riprodurre qui di seguito tutte le norme che attualmente regolano la materia, con che gli ordini di servizio predetti ed ogni altra disposizione ad essi relativa restano abrogati.

1° — *Trasporti a piccola velocità.* — L'accettazione dei trasporti a piccola velocità, salvo il caso previsto al n. 2°, è limitata a quelli a carro completo, *esclusi quindi i trasporti in collettame,* ed è subordinata alla condizione che sia sempre utilizzata l'intera portata oppure l'intera capacità del carro fornito, anche se di portata diversa da quella domandata dallo speditore. Rispetto alla portata utilizzabile del carro è però consentita una tolleranza di carico del 10 per cento in meno, ferma restando la tolleranza del 5 per cento in più nei casi ammessi, nonchè la tolleranza del 10 o del 15 per cento per alcune categorie di carri F. S. stabilita con Ordine di servizio n. 81-1917.

Non è ammesso che il carico completo (per peso o per volume) del carro fornito sia raggiunto esclusivamente mediante il carico misto di merci varie tassabili con tariffa senza vincolo di peso; ma se una merce non ha alcuna tariffa con vincolo di peso, la spedizione sarà da considerarsi a carro completo quando la merce stessa utilizzi l'intera portata o capacità del carro fornito.

L'obbligo della completa utilizzazione della portata o capacità del carro non si applica:

a) ai trasporti provenienti da ferrovie o tramvie in servizio di corrispondenza, purchè il peso della merce raggiunga almeno quello minimo stabilito per il carro della portata di 10 o 12 tonn. dalla tariffa applicabile al trasporto;

b) ai trasporti di esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª, pei quali sono prescritte speciali norme di carico (allegato 9 alle ta-

riffe), avvertendo che devono essere considerati a carro completo i trasporti di detti esplosivi di peso superiore a kg. 40, limite massimo per la spedizione in collettame a G. V. (Circolare n. 41-1917);

c) ai trasporti costituiti da veicoli, da areoplani o da un solo collo indivisibile che occupi il carro in modo che non vi si possa caricare un altro collo delle stesse dimensioni (art. 67, terzo alinea delle tariffe);

d) ai trasporti diretti agli scali marittimi per l'imbarco.

Pei trasporti di generi di privativa, l'utilizzazione dell'intera portata o capacità dei carri può essere raggiunta col carico misto di sali, tabacchi e fiammiferi, di cui dovrà essere però sempre indicato distintamente il peso.

Le stazioni non devono accettare, nè dar corso a trasporti che non si trovino nelle anzidette condizioni di carico, neppure se il mittente domanda di pagare per la portata del carro. Non devono del pari accettare, nè dar corso a trasporti ai quali, per completare la portata o la capacità del carro, lo speditore abbia aggiunto od intenda aggiungere cose estranee alla spedizione, e neppure a trasporti caricati in modo che lo spazio disponibile dei carri risulti occupato artificiosamente.

Le tasse di porto per le merci tassabili con tariffa con vincolo di peso per carro devono essere computate come segue:

a) se con il carico della merce si può raggiungere la portata del carro, sono dovute le tasse per il peso corrispondente alla portata del carro fornito, salvo la tolleranza del 10 per cento in meno, o su quello reale se superiore;

b) se con il carico della merce non si può raggiungere la portata del carro fornito, ma questo sia completo per volume, sono dovute le tasse per il peso minimo ragguagliato alla portata del carro richiesto, o su quello reale se superiore.

Se trattasi invece di merci tassabili con tariffe senza vincolo di peso le tasse di porto devono essere computate in base al peso reale delle merci caricate (1).

---

(1) Esempi: *a*) Spedizione di *acciaio in barre* (tariffa n. 115-B, peso minimo tonn. 10). Chiesto carro da 12 e fornito da 16 tonn.: il mittente deve caricare almeno kg. 14400 ed il prezzo di trasporto, data la tolleranza di sopraccarico del 15 % di cui l'Ordine di servizio n. 81-1917, si computa sempre sul peso reale, che può variare da kg. 14400 a 18400.

2° — *Carico di due o più spedizioni a piccola velocità in un medesimo carro.* — Allo speditore è consentito di utilizzare l'intera portata o capacità del carro fornito con due o più spedizioni a carro completo a P. V., anche se destinate a due località, purchè distanti fra loro non più di 100 chilometri e situate in modo che, per arrivare alla località più lontana, il carro debba, in base all'ordinario instradamento, passare per quella più vicina.

Ognuna di dette spedizioni caricate sullo stesso carro deve raggiungere almeno il peso minimo stabilito, per il carro della portata di 10 o di 12 tonn., dalla tariffa con vincolo di peso cui la merce è ascritta.

Insieme con una o più di dette spedizioni potrà essere caricata una spedizione in collettame a P. V. quando serva a completare la utilizzazione del carro e si trovi nelle condizioni di destinazione, distanza ed itinerario su indicate.

Detta spedizione in collettame potrà essere composta di più merci da tassare in base alla tariffa generale od alle competenti classi della speciale n. 75.

Per le operazioni di controllo, le stazioni dovranno indicare sulle lettere di porto delle singole spedizioni, gli estremi delle altre spedizioni che completano il carico del carro.

3° — *Percorso massimo dei trasporti a piccola velocità.* — Oltre al trovarsi nelle condizioni di cui ai punti 1° e 2°, i trasporti a P. V. non possono essere effettuati, salvo le eccezioni di cui ai punti 8°, 10°, 11° e 13° per distanze maggiori di 500 km.

---

b) Spedizione di *cotone greggio in balle pressate* (tariffa n. 107-G, peso minimo tonn. 6). Chiesto carro da 10 e fornito da 16. Il mittente utilizza l'intera capacità del carro e carica kg. 6900. Il prezzo di trasporto si computa per il peso reale. Se fosse stato chiesto, invece, un carro da 12, il prezzo sarebbe da computare per kg. 7200, peso minimo stabilito per il carro da 12.

c) Spedizione di *ceste vuote usate* (tariffa n. 75, classe 4ª). Qualunque sia il carro fornito, il mittente deve utilizzare l'intera capacità, pagando le tasse sul peso reale, salvo che torni più conveniente l'applicazione della speciale n. 111-F.

dalla stazione originaria di partenza a quella di definitiva destinazione, compreso, quindi, nei trasporti in servizio cumulativo, il percorso sulle ferrovie secondarie e tramvie.

Per le spedizioni in servizio cumulativo coi laghi e per quelle in servizio di corrispondenza, il massimo di km. 500 riguarda il solo percorso sulle ferrovie dello Stato.

La distanza massima non può essere superata nè con successive rispedizioni nello stesso carro, nè con effettuazione di nuove spedizioni dopo di aver svincolato ed asportato il trasporto dalla stazione destinataria, ricordando che, giusta il secondo alinea del comma *c*) dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 13 maggio 1917, n. 901, *ai contravventori ed a coloro che con qualsiasi mezzo eludono questa disposizione, saranno applicabili le sanzioni dell'articolo* 1° *del decreto Luogotenenziale* 22 *agosto* 1915, *n.* 1288.

In eccezione a quanto sopra, possono aver corso senza limitazione di distanza i trasporti di:

a) generi di privativa;

b) cereali, legumi secchi e loro farine (*cioè tutte le merci elencate nella tariffa speciale a P. V. n.* 101); derrate alimentari (*come sopra n.* 102); frutta, ortaglie e verdure (*come sopra n.* 103); acque, bevande, spiriti e vini (*come sopra n.* 104); coloniali e drogherie (*come sopra n.* 105); olii vegetali e materie grasse (*come sopra n.* 106);

c) macchine agricole e semenze; cascami, avanzi e concimi (*come sopra n.* 123); terre ed altri minerali non metalliferi (*come sopra n.* 120); prodotti chimici, industriali e generi medicinali (*come sopra n.* 109); sommacco;

d) sacchi vuoti, scatole di latta per conserve alimentari, recipienti vuoti, bottiglie vuote d'ogni specie, bottiglioni e barili di vetro; imballaggi, assicelle e quant'altro occorre pel confezionamento di imballaggi;

e) giornali, carta per giornali, inchiostro da stampa, cartoni comuni di pasta di legno, gesso macinato per cartiere;

f) masserizie ed arredi di casa usati da sgombero quando risulti accertato che il trasporto è per cambio di dimora;

g) benzina, petrolio ed altri olii minerali, asfalto, pirite, coke, lignite;

h) materie tessili greggie, filate o tessute (*come sopra n.* 107);

i) materiali destinati a stabilimenti per costruzioni navali;

l) merci provenienti da oltre mare in partenza dagli scali marittimi e da stazioni interne sedi di magazzini di deposito di merci provenienti dal mare e merci dirette agli scali marittimi per l'imbarco;

m) apparati, materiali e stampati telegrafici per l'Amministrazione dellle Poste, Telegrafi e Telefoni.

4° — *Rispedizioni.* — I trasporti provenienti dall'Italia, diretti ad una stazione di transito internazionale, potranno essere rispediti all'estero senza trasbordo; analogamente potranno essere rispediti per l'Italia i trasporti provenienti dall'estero, pure diretti ad una stazione di transito internazionale, perchè nell'uno e nell'altro caso una sola è la spedizione che interessa il percorso italiano. La stazione di Como S. Giovanni è, agli effetti delle rispedizioni, considerata quale stazione di transito internazionale.

Sono pure ammesse le rispedizioni di trasporti militari, nonchè quellle di cereali richieste dal Commissariato generale per gli approvvigionamenti ed i consumi o suoi delegati, dai Consorzi granari o dai prefetti.

Ogni altra rispedizione è vietata, salve le eccezioni autorizzate in sede superiore.

5° — *Trasporti di materie pericolose e nocive.* — Per l'accettazione in collettame a G. V. delle materie pericolose e nocive e per l'inoltro delle stesse con treni viaggiatori in mancanza o in sussidio dei treni merci, valgono le disposizioni contenute nella Circolare n. 41-1917, compresa nel Bollettino ufficiale n. 20. del 17 maggio 1917, quelle successivamente impartite dal Servizio Movimento e le eccezioni di cui al punto 7° sub *h*) e *m*).

6° — *Trasporti a piccola velocità accelerata.* — Per questi trasporti non sono stabilite restrizioni, eccezione fatta per le spedizioni di bestiame a carro completo ed a capo, che vengono accettate soltanto per distanze di almeno 30 km.

7° — *Trasporti a grande velocità.* — L'accettazione dei trasporti a G. V. è limitata a quelli effettuati a carro completo (cioè ai trasporti da tassare in base al prezzo minimo dell'art. 56, a tariffe con prezzi fatti per carro o vincolate ad un peso minimo per carro, ovvero a quelli che utilizzano l'intera portata o capacità del carro fornito) nonchè alle spedizioni in collettame effettuate in base alle seguenti tariffe continentali e corrispondenti tariffe interne sicule:

a) generale e concessioni speciali fino a kg. 200;

b) speciali 1 e 11;

c) speciali 2 (fino a kg. 200) e 3 (fino a kg. 500);

d) speciale 4 serie *A* e *B* e locale 801;

e) speciali 5 serie *A* e *B* (fino a kg. 1000), 6 serie *A* (fino a kg. 200) ed 8 serie *A*;

f) speciale 9 (compresi i giornali invenduti).

In eccezione ai limiti di peso predetti, saranno accettate le spedizioni:

g) di cereali, farine di cereali ed ogni altro prodotto derivante dalla macinazione dei medesimi, nonchè di fagiuoli, paste da vermicellaio, zucchero, riso e patate, masserizie ed arredi di casa usati da sgombero quando risulti accertato che il trasporto è per cambio di dimora, apparati, materiali e stampati telegrafici per l'Amministrazione delle Poste, Telegrafi e Telefoni e materiali destinati a stabilimenti per costruzioni navali, senza limite di peso;

h) di solfato di rame, zolfo e concimi chimici, fino a kg. 1000;

i) di macchine agricole e parti delle medesime, torchi ed altri meccanismi usati per la vinificazione, fino a kg. 1000 ed anche oltre tale peso quando la spedizione sia composta di un solo collo indivisibile;

l) di generi di privativa, fino a kg. 500 per spedizione;

m) di vini, olii ed altri liquidi, senza limite di peso quando la spedizione sia costituita da un solo fusto e questo sia di capacità normalmente usata in commercio.

Quando trattisi di liquidi compresi nell'allegato 9 alle tariffe, devono essere osservate per l'imballaggio le prescrizioni e cautele in esso stabilite e quando il peso superi i kg. 100 le ope-

razioni di carico e scarico devono essere effettate a cura o spese delle parti.

Le spedizioni in collettame, eccettuate quelle di giornali di cui al punto f) *saranno da accettarsi, per ogni specie di merce, nel limite di una al giorno da uno stesso mittente ad uno stesso destinatario.*

Le stazioni rifiuteranno l'accettazione dei trasporti presentati con procedimenti evidentemente artificiosi, tendenti ad eludere questa disposizione.

Nulla è innovato circa il trasporto dei feretri, delle ceneri mortuarie, dei veicoli e degli areoplani.

8° — *Carri privati.* — Le norme che valgono per l'accettazione dei trasporti in carri ordinari si applicano anche per la accettazione dei trasporti delle stesse merci in carri privati.

Sono invece esclusi dalla limitazione di percorso di cui al punto 3° i trasporti di *carri privati vuoti* inscritti nel parco veicoli F. S. o in quello di altre amministrazioni, sia per il ritorno alla stazione di deposito, sia per l'invio alla stazione di carico. Tali trasporti continuano ad essere disciplinati dal Regolamento per i carri privati e dalle disposizioni per essi stabilite dalle tariffe internazionali.

9° — *Trasporti in servizio cumulativo italiano e di corrispondenza.* — Salva l'eccezione di cui al punto 1°, sub *a*), le disposizioni che precedono si applicano anche ai trasporti in servizio cumulativo italiano e di corrispondenza; perciò le stazioni di transito o di scambio dovranno rifiutarsi di accettare dalle Amministrazioni corrispondenti trasporti eseguiti in contrasto colle disposizioni stesse.

10° — *Trasporti in servizio internazionale.* — Ai trasporti da o per l'estero è applicabile soltanto la disposizione per la quale non si accettano spedizioni in collettame a P. V., e ciò tanto per i trasporti effettuati in servizio diretto, quanto per quelli appoggiati ad una stazione di transito con Amministrazioni italiane in servizio cumulativo, o ad una stazione di transito internazionale.

11° — *Trasporti militari e d'interesse militare.* — Ai trasporti militari è applicabile soltanto la sospensione dell'accettazione delle merci in collettame a P. V.

A quelli d'interesse militare, effettuati fra privati, sono applicabili tutte le disposizioni che precedono. In via eccezionale saranno accettati trasporti a carro completo a P. V. senza limite di distanza e trasporti in collettame a G. V. senza limite di peso e di numero di spedizioni al giorno, quando siano richiesti dalla Direzione Trasporti del R. Esercito o dalla propria Delegazione di Roma, per conto di stabilimenti ausiliari o di imprese assuntrici di lavori d'interesse militare.

12° — *Trasporti per conto delle altre Amministrazioni dello Stato.* — Salve le eccezioni sopra stabilite, le disposizioni del presente Ordine di servizio si applicano anche ai trasporti eseguiti per conto delle altre amministrazioni dello Stato.

I trasporti in collettame a G. V. saranno accettati nel limite di uno al giorno per ogni specie di merce, da uno stesso ufficio o deposito mittente ad uno stesso ufficio o deposito destinatario; quante volte però nella stessa località esistano più uffici o depositi, ciascuno di questi dovrà considerarsi come un diverso mittente o come un diverso destinatario.

13° — *Trasporti per conto od a richiesta dei Servizi dell'Amministrazione.* — Di regola, le disposizioni che precedono valgono anche per i trasporti effettuati per conto od a richiesta dei Servizi dell'Amministrazione.

Eccezionalmente, dovranno però essere accettati trasporti in collettame a G. V. di peso eccedente i limiti stabiliti, nonchè trasporti a carro completo a P. V. per distanze maggiori di 500 chilometri, quando dalla richiesta di spedizione risulti opportuna annotazione giustificativa firmata dal capo dell'ufficio che rilascia il documento o dall'agente speditore, il quale è però tenuto ad informarne prontamente il proprio Ufficio superiore, che ne darà notizia alla Divisione Movimento da cui dipende la stazione di partenza del trasporto.

Le stesse facilitazioni sono eccezionalmente applicabili anche ai trasporti effettuati fra privati ma interessanti direttamente i Servizi dell'Amministrazione, ciò che dovrà risultare da annota-

zione giustificativa praticata sulla richiesta di spedizione dall'Ufficio interessato all'effettuazione del trasporto.

14.° — *Precedenza nell'accettazione dei trasporti.* — Le disposizioni del presente Ordine di servizio, che stabiliscono le modalità per l'accettazione delle varie categorie di trasporti, nulla modificano circa l'ordine di precedenza e le limitazioni nell'accettazione dei trasporti e nella fornitura dei carri che continuano ad essere regolate dalla circolare gialla del Servizio Movimento n. 13 del 30 aprile 1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 57. (C).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Circolare N. 7-1917).

A seguito della circolare n. 7 del corrente anno, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

I comuni sospetti sono segnati con asterisco.

PIEMONTE

Provincia di Alessandria.

Circondario di Casale Monferrato. — Alfiano Natta * — Balzola * — Borgo S. Martino * — Bozzole * — Brusaschetto * — Camagna * — Camino * — Canelli * — Cantarano * — Casale Monferrato — Castagnole Lanze * — Castelvero d'Asti * — Castiglione d'Asti * — Cellarengo * — Cereseto * — Cerrina * — Chiusano d'Asti * — Cisterna d'Asti * — Coazzolo * — Colcavagno * — Coniolo * — Corteranzo * — Costigliole d'Asti * —

Cunico * — Dusino * — Prassineto Po * — Gabiano * — Giarole * — Grana * — Isola d'Asti * — Moasca * — Moncalvo * — Moncestino * — Mongardino * — Montalero * — Montechiaro d'Asti * — Montiglio * — Morano sul Po * — Murisengo * — Oddalengo Grande * — Oddalengo Piccolo * — Olivola * — Ozzano Monferrato * — Piovà * — Pontestura * — Quarti * — Rinco * — Rocca d'Arazzo * — Rosingo * — Salabue * — Sala Monferrato * — San Martino Alfieri * — San Marzanotto * — San Michele d'Asti * — Scandeluzza * — Solonghello * — Ticineto * — Tonco * — Treville * — Valfenera * — Valmacca * — Varengo * — Villadeati * — Villamiroglio * — Villanova Monferrato * — Villa San Secondo *.

Circondario di Tortona. — Spineto.

Provincia di Cuneo.

Circondario di Alba. — Neive.

LOMBARDIA

Provincia di Cremona.

Circondario di Crema. — Rivolta d'Adda *.

BASILICATA

Provincia di Potenza.

Circondario di Matera. — Pisticci.

CALABRIA

Provincia di Cosenza.

Circondario di Cosenza. — Acri — Cellara — Lappano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Cantaruti** Giovanni - manovale avventizio - Stazione Cormos - sergente di fanteria - morto l'8 agosto 1916.

(172804) - **Dajelli** Carlo - frenatore - Dep. Milano Sempione - soldato dei bersaglieri - morto il marzo 1917.

(137219) - **Morrone** Carmine - deviatore - Stazione S. Giovanni a Teduccio - soldato mitragliere - morto il 30 marzo 1917.

(167115) - **Pestoni** Marco - applicato - Stazione Milano Centrale - morto il 30 marzo 1917.

- **Buffone** Pasquale - cantoniere avventizio - Sezione lavori Taranto - soldato di fanteria - morto il 17 giugno 1917.

- **Lachi** Giorgio - aiutante applicato avventizio - Sezione lavori Firenze - aspirante degli Alp. - morto il 19 giugno 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Bellini** Giulio - manovale avventizio - Squadra rialzo Bergamo - caporale di fanteria - morto il 17 maggio 1916.

- **Stevanato** Ermenegildo - manovale avventizio - Stazione Mestre - soldato di fanteria - morto il 18 agosto 1916.

- **Parma** Giuseppe - cantoniere avventizio - Sezione lavori Est Milano - soldato dei bersaglieri - morto il 25 maggio 1917.

SENTENZE

Procedimento penale - Disastro ferroviario - Responsabile civile - Impiegati civili e militari danneggiati - Pensioni privilegiate e risarcimento - Compito del Magistrato penale.

Il decreto-legge 21 ottobre 1915, n. 1558, interpretativo delle disposizioni del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70, e delle successive norme in materia di assegni vitalizi privilegiati, ha eliminato ogni dubbio derivante dal fatto della pubblica Amministrazione o dei suoi funzionari, anche nei casi di colpa aquiliana.

Ne consegue che, verificandosi un sinistro ferroviario, alle parti lese « impiegati civili e militari » od agli aventi causa dalle medesime, rimane interdetta ogni azione giudiziara fino a che la Corte dei conti non abbia riconosciuto la esistenza o meno degli elementi necessari alla liquidazione di una pensione privilegiata.

CORTE DI CASSAZIONE (2ª Sezione Penale) — Sentenza 30 giugno 1917 (*Pres.* Palladino; *Est.* Giannattasio; *P. M.* Tunesi - concl. conf.) — Ferrovie dello Stato ricorrenti (1).

Attesochè il ricorso del responsabile civile impugni la denunciata sentenza nel capo attinente alla rivalsa di danni in pro delle parti civili. Con esso si muove doglianza, che, pur avendo il giudice di appello riconosciuto la costituzionalità del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915 sulle pensioni privilegiate, ed, in massima, la sua applicabilità anche nei casi di colpa aquiliana degli agenti dei quali deve lo Stato rispondere, abbia affermato

---

(1) Ricorso avverso la sentenza 16 gennaio 1917 della Corte di Appello di Bologna; confermante quella 18 maggio 1916 del Tribunale locale, ne proc dimento penale per il disastro avvenuto nella notte dal 27 al 28 dicembre 1915, a S. Lazzaro di Savena.

poi non esser detto decreto applicabile ai militari ed agli impiegati civili morti o feriti nel disastro che ne occupa; in quanto questo, non avendo causa dalla guerra, rappresenta non il semplice aumento di rischio per lo stato di guerra, bensì una maggiore facilità del danno dipendente da colpa; riferirsi la locuzione «qualunque sia stata la causa dello infortunio» esclusivamente a quei fatti resi più frequenti dallo stato di guerra, e non al danno arrecato dalla pura negligenza di un impiegato ferroviario. Contro siffatte affermazioni deduce il ricorrente: essere anche nel concreto applicabile il decreto Luogotenenziale a quei militari che nella sera del disastro viaggiavano in servizio od in occasione di servizio; però essere siffatta indagine sottratta alla competenza della autorità giudiziaria e devoluta alla Corte dei conti; sicchè il giudice di appello avrebbe dovuto dichiarare tenuta l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, quale responsabile civile, a risarcire alle parti lese i danni (da liquidarsi in separata sede) se ed in quanto non fossero loro applicabili le disposizioni del precennato decreto Luogotenenziale in relazione alle disposizioni del Testo Unico 21 febbraio 1895, n. 70, e delle successive leggi sulle pensioni privilegiate di guerra. Da ciò chiaramente si evince che esso ricorrente non intende portare la disputa sulla responsabilità penale del Costi e, quindi, sul conseguente obbligo civile alla rivalsa dei danni, come non nega il diritto al risarcimento delle persone dal disastro danneggiate, bensì impugna la forma colla quale il giudice di appello ha creduto a tale diritto provvedere.

Ora questa Corte osserva che, pel disposto dell'art. 430 procedura penale, il Magistrato chiamato a conoscere di un reato, in caso di dichiarata colpevolezza del responsabile penale, pronunzia, a carico di costui ed anche della persona civilmente responsabile, laddove sia stata citata o sia intervenuta nel giudizio, condanna al risarcimento dei danni cagionati dal reato medesimo. Tale sentenza penale di condanna, divenuta irrevocabile, ha autorità di cosa giudicata (articoli 6 e 13 procedura penale) quanto alla esistenza ed agli effetti del reato e in qualunque controversia civile, relativa ad un diritto che dipenda dallo accertamento del reato. Onde ecco pronunziato il titolo in base al quale la parte danneggiata tale suo diritto può far valere in sede di liquidazione, se questa per mancanza di elementi non ha potuto essere fatta nel

pronunziato medesimo. In tal caso il Magistrato penale si limita soltanto a pronunziare sull'*an debeatur,* affermando la sussistenza della colpa nel responsabile penale, il rapporto da causa ad effetto fra questa e il danno avveratosi, e quindi l'obbligo che ne deriva al debito risarcimento, riservando l'esame circa le modalità di esso, ossia sulla forma e sullo ammontare dei danni che è demandato al giudice civile cui soltanto, in sede di liquidazione, compete decidere.

Ciò posto, devesi ravvisare giuridicamente fondata la impugnazione in esame.

La Corte di appello nel caso concreto, discutendo sulla rivalsa dovuta ai militari ed impiegati postali, viaggianti nel treno investito e dallo investimento danneggiati nelle persone, ha ritenuto debba il danno essere risarcito con le norme del diritto comune e non con quelle dettate dalle leggi speciali sulle pensioni privilegiate e dal decreto-legge, che a queste si riferisce, non essendo questo alla fattispecie applicabile; quindi ha appunto, pronunziando sulla forma del risarcimento medesimo, invaso il campo riservato al giudizio di liquidazione. E ben a ragione il responsabile civile impugna tale pronunziato, venendone pregiudicata la Amministrazione statale che egli rappresenta; giacchè, se le succennate leggi speciali si sono ispirate al concetto di fare assumere dallo Stato, a titolo di risarcimento di danni, un compenso preventivamente stabilito, se il decidere sulla spettanza o meno della pensione privilegiata è demandato esclusivamente alla Corte dei conti, ha il giudice di appello, pronunziando sulla inapplicabilità di tali leggi, non solo ecceduto dalla sua competenza, ma ha potuto pregiudicare altresì gli interessi dell'Amministrazione, riconoscendo nei militari ed impiegati civili danneggiati il diritto al risarcimento del danno con le norme del diritto comune. E maggiore lesione agli interessi dello stato ha apportato, allorquando accogliendo lo appello di alcune parti civili, ha aderito alla loro richiesta, concedendo ad essi ed anche alla minorenne Reale, oltre che alla di lei madre, rimasta vedova in seguito al disastro, provvisionali sulle somme da liquidarsi; mentre potrà essere, invece, riconosciuta dall'Autorità competente la spettanza di un annuo assegno a titolo di pensione, per la quale, se ritenuta l'applicabilità del ripetuto decreto Luogotenenziale in congrua sede, viene anche soddisfatta ogni ragione degli aventi diritto in conseguenza

della morte dell'impiegato o militare avvenuta nel disastro. Anzi, in ordine ai due impiegati postali feriti, esso giudice ha implicitamente ammesso per costoro il diritto al doppio trattamento a titolo di rivalsa di danni, in quanto, pur riconoscendo « di non poter occuparsi di ciò che appartiene alla competenza della Corte dei conti », però per l'affermata inapplicabilità anche nei loro riguardi del decreto-legge « non esclude per essi il diritto alla « rivalsa secondo il diritto comune, salvo al giudice in sede di « liquidazione, detrarre dai danni liquidati lo ammontare della « pensione, quando sia stata accordata e liquidata dall'Autorità « competente ».

A ben giudicare doveva la Corte di appello, pronunziata la condanna del colpevole e del responsabile civile al dovuto risarcimento verso i militari e gli impiegati subordinata alla condizione se ed in quanto fossero loro applicabili le disposizioni di legge sulle pensioni privilegiate, lasciare impregiudicata ogni questione circa l'applicabilità o meno delle cennate leggi speciali, non ledendo così nè i diritti e gli interessi delle parti lese nè quelli dell'Amministrazione responsabile civile.

Devesi perciò accogliere il ricorso di che trattasi e, ferma rimanendo la dichiarata colpevolezza del responsabile penale e la condanna alla rivalsa di danni nei riguardi dei militari ed impiegati postali se ed in quanto non siano loro applicabili le leggi sulle pensioni privilegiate, annullare la impugnata sentenza nel capo col quale ha esaminato l'applicabilità del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, ed in quello col quale ha concesso le provvisionali; rinviandosi la causa pel nuovo giudizio su questi capi alla Sezione civile della stessa Corte di appello, a mente dell'art. 525 Codice procedura penale.

Errata-corrige

Nell'allegato *B* all'ordine di servizio n. 96 del 26 luglio 1917 la distanza dalla Casa cantoniera di Maurici Cianciana a Bivio Greci, indicata per errore in km. 19, deve essere corretta in km. 9.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 34

23 AGOSTO 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, agosto 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto-Legge Luogotenenziale 26 *luglio* 1917, *n.* 1191, *concernente la costruzione del nuovo porto di Venezia* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno, di grazia e giustizia, del tesoro, delle finanze, dei trasporti marittimi e ferroviari e dell'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le opere per la costruzione del nuovo porto di Venezia, in regione di Marghera, contemplate nel progetto di massima 10 maggio 1917, a firma dell'ingegnere Enrico Coen-Cagli, riconosciuto meritevole di approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 301 del 15 maggio 1917, e quelle occorrenti per la creazione dell'annessa zona industriale e quartiere urbano, sono dichiarate di pubblica utilità.

Art. 2.

Il territorio facente attualmente parte del Comune di Mestre, situato a sud della linea ferroviaria Padova-Mestre-Venezia, deli-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 agosto 1917, n. 186.

mitato dai confini fra il detto Comune e quelli di Chirignago e Mira, passa, nei riguardi amministrativi, a far parte del Comune di Venezia, e, nei riguardi giudiziari, della circoscrizione della R. pretura del 3° mandamento di Venezia.

I rapporti fra i comuni di Venezia e di Mestre, in dipendenza della presente disposizione, saranno regolati con decreto del ministro dell'interno, sentiti i due Consigli comunali e il Consiglio provinciale di Venezia.

Art. 3.

Alle opere ed impianti del nuovo porto, come pure agli stabilimenti industriali di ogni specie, entro i limiti del porto stesso e dell'annessa zona industriale, saranno estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni d'indole tributaria ed economica fissate dalle leggi 8 luglio 1904, n. 351, e 12 marzo 1911, n. 258, concernenti provvedimenti per la città di Napoli.

Art. 4.

Le disposizioni degli articoli 14 e 15 del nuovo testo unico 14 giugno 1917, n. 971, per la imposta e sovrimposta sui profitti di guerra, si applicano anche agli investimenti e impianti siderurgici, metallurgici e di cantieri navali da crearsi nel porto e annessa zona industriale di cui all'art. 1, entro il periodo di tempo assegnato per il compimento delle opere portuali con la convenzione di cui al seguente articolo.

Art. 5.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata addì 23 luglio 1917 fra il presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dei lavori pubblici, in rappresentanza dello Stato, il comune di Venezia, rappresentato dal Sindaco, e la Società anonima « Porto industriale di Venezia », rappresentata dal suo presidente, relativa alla concessione della costruzione del nuovo porto di Ve-

nezia, in regione di Marghera, ed ai provvedimenti per la zona industriale e il quartiere urbano.

Art. 6.

Alle espropriazioni occorrenti nel territorio assegnato al nuovo porto, all'annessa zona industriale ed al quartiere urbano, sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

Le operazioni relative alle dette espropriazioni, che si effettueranno gradualmente, a seconda del bisogno, saranno eseguite direttamemnte dal concessionario della costruzione per quanto riguarda le opere portuali e la zona industriale, e dal Comune per la formazione del quartiere urbano. I detti enti potranno immettersi nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal ministro dei lavori pubblici. Il ministro, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, determinerà pure la somma che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possano competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni variazione o rettifica delle espropriazioni, che si manifestasse necessaria all'atto della esecuzione delle opere, sarà approvata con lo stesso procedimento. Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 7.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere al Comune di Venezia un prestito fino a lire 5,500,000, estinguibile in anni 50, per provvedere alle espropriazioni per la formazione del quartiere urbano, ed alla esecuzione delle opere e degli impianti relativi ai servizi pubblici a suo carico, così nella zona destinata a quartiere urbano come nella zona industriale, nonchè per even-

tuali sovvenzioni all'Istituto per le case popolari per le abitazioni da costruirsi nelle predette zone.

Art. 8.

Il ministro dei trasporti ferroviari e marittimi, di concerto con quello dei lavori pubblici, darà le necessarie disposizioni affinchè a cominciare dall'apertura all'esercizio del nuovo porto, le merci povere alla rinfusa (carboni, concimi, minerali e simili) non destinate, in tutto o in parte prevalente, al consumo della città e ai bisogni delle industrie cittadine, siano scaricate e caricate nel detto nuovo porto.

Art. 9.

Nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici sarà stanziata, a partire dall'esercizio finanziario 1922-923, la somma necessaria per corrispondere al concessionario della costruzione del nuovo porto di Venezia le annualità stabilite dall'art. 15 della Convenzione approvata con l'articolo 5 del presente decreto, entro il limite massimo di L. 1,733,239.94 all'anno.

Art. 10.

Lo Stato provvederà al completamento dei lavori e impianti riguardanti la stazione marittima del porto di Venezia, di cui al n. 23 della tabella annessa alla legge 14 luglio 1907, n. 542, inscrivendo le maggiori spese all'uopo necessarie, a seconda del bisogno, negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1918-919 in avanti, mediante prelevamento dal fondo di riserva di cui alla tabella *A* della legge 4 aprile 1912, n. 297.

Art. 11.

Il presente decreto andrà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — BONOMI — ORLANDO — SACCHI — CARCANO — MEDA — R. BIANCHI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *luglio* 1917, *per la nomina di un consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 agosto 1917, n. 193.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il signor comm. ing. Gino Casini è nominato consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 1° agosto 1917.

Il ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 26 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — R. BIANCHI.

DECRETO MINISTERIALE 1° *agosto* 1917 *relativo alla produzione ed al consumo della carta* (1).

IL MINISTRO
PER L'INDUSTRIA, COMMERCIO E LAVORO

Visto il decreto Luogotenenziale in data 15 luglio 1917, relativo alla produzione ed al consumo della carta:

Decreta:

Art. 1.

Il prezzo al quale le cartiere devono fornire la carta per giornali agli editori, resta stabilito dal 1° luglio 1917 e fino a nuova disposizione in:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 agosto 1917, n. 195.

L. 75 al quintale per la carta a rotoli; L. 85 al quintale per la carta cilindrata a rotoli; L. 90 al quintale per la carta in fogli, imballaggio compreso, il tutto franco cartiera, pagamento contanti netto contro tratta.

Art. 2.

La Commissione centrale carta determinerà alla fine di ogni mese la quota di rimborso che spetta alle cartiere per ogni quintale di carta da giornali prodotto.

Art. 3.

Coloro, siano produttori od intermediari, che esportano prodotti dell'industria cartaria, per i quali le dogane sono autorizzate a consentire direttamente l'esportazione, devono versare al fondo generale, di cui agli articoli 4 e 5 del decreto Luogotenenziale 18 aprile 1917, n. 208, una quota pari al tre per cento del valore della merce esportata.

Art. 4.

Le cartiere dovranno versare al detto fondo generale una quota in proporzione della loro produzione in carta fina e finissima stabilita come segue: L. 20 per ogni quintale prodotto di carta fina del valore di vendita di L. 300 e più; L. 50 per ogni quintale prodotto per le carte pelures.

Art. 5.

La Commissione centrale carta accerterà nei modi che riterrà opportuni, le quote che devono versare le singole cartiere, a norma degli articoli 3 e 4 del presente decreto.

Il versamento deve essere eseguito entro i dieci giorni dalla notificazione. In caso di ritardo, sarà dovuta una quota addizionale del 10 %.

Art. 6.

Le cartiere alle quali sarà notificata la quota da versare, potranno reclamare, entro 15 giorni dall'avvenuta notifica, al Ministero dell'industria che deciderà in merito, dopo aver fatto accertare, per mezzo d'ispezioni, i dati esposti dalle cartiere reclamanti. Il ricorso non sospende l'obbligo del pagamento a norma dell'articolo 5 del presente decreto.

Art. 7.

È vietata l'affissione in uno stesso spazio destinato alla pubblicità di due o più manifesti riferentisi allo stesso oggetto, sia simili che differenti, se la loro superficie supera complessivamente i 75 dq.

I signori prefetti potranno stabilire il numero massimo delle copie da affiggere giornalmente in città per ogni manifesto.

Il divieto di cui al 2° comma dell'art. 1 del decreto 12 aprile 1917 colpisce anche la distribuzione dei manifestini a mano fatta nell'interno dei locali pubblici

Art. 8.

È vietato produrre carta da lettere che superi, distesa, la dimensione di cm. 21 per 31 (formato mezzo protocollo).

A partire dal 1° ottobre 1917 è vietata la vendita della carta da scrivere non conforme alle disposizioni del decreto Luogotenenziale 12 aprile 1917, n. 597 e del presente decreto ministeriale.

A partire dal 1° agosto 1917 tutti i giornali devono pubblicare otto numeri in due pagine al mese, fermo restando il formato attuale.

I giornali aventi dimensioni inferiori a cm. 50 per 36, che, a norma del decreto Luogotenenziale 12 aprile 1917, n. 597, erano autorizzati a pubblicare 24 numeri a sei pagine ogni trimestre, possono fare soltanto quattro numeri di due pagine al mese, purchè riducano a dodici, il trimestre, i numeri a sei pagine.

Roma, 1° agosto 1917.

Il ministro: DE NAVA.

Ordine generale N. 5. (S).

Movimenti nel personale superiore.

Con riferimento agli ordini generali nn. 4 e 5 (S) 1916, si partecipa che l'ispettore superiore gr. uff. ing. Andrea ALESSANDRI ha cessato dal 18 agosto 1917 dalla reggenza del Servizio Segretariato e che in pari data il capo servizio gr. uff. avv. Enrico FRANZA ha assunto la dirigenza del Servizio stesso.

Ordine di servizio N. 104. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia da parte dell'operaio di 1ª classe signor Amighetti Luigi al mandato di rappresentante supplente e di delegato della 22ª categoria del personale per la circoscrizione di Milano e all'incarico di sostituire temporaneamente il delegato per la circoscrizione di Genova, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del Regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911 che gli agenti della categoria 22ª appartenenti alle circoscrizioni di Milano e di Genova, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi all'operaio di 1ª classe signor Piccioli Augusto presso le Officine Veicoli di Bologna, nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Milano e incaricato di sostituire temporaneamente quello della circoscrizione di Genova.

Distribuito agli operai dei Depositi locomotive e delle Squadre di rialzo dei Compartimenti di Milano e di Genova.

Circolare N. 58. (C).

Esportazione temporanea dei sacchi ed altri simili imballaggi.

Il Ministero delle finanze ha disposto che i sacchi ed altri imballaggi di juta e d'altre materie tessili, la cui esportazione era stata finora consentita dalle dogane quando detti imballaggi costituivano recipienti abituali e necessari delle merci destinate all'estero, siano sottoposti, di regola, al regime della temporanea esportazione con garanzia della reimportazione mediante deposito effettivo di una somma pari al valore dei recipienti stessi.

È lasciata alle dogane, secondo il loro prudente criterio, la facoltà di derogare da tale prescrizione, specialmente per le spedizioni destinate oltre mare o di poca importanza.

In relazione a quanto precede, saranno da invitarsi i mittenti di trasporti di merci racchiuse in sacchi od altri simili recipienti, e destinati all'estero per via di terra, a provvedere a propria cura, presso una dogana interna, all'operazione di esportazione temporanea dei recipienti di cui trattasi, ed a consegnare alle stazioni di partenza le relative bollette, da inoltrarsi insieme alle merci (art. 193 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie).

In tutti i casi in cui a tale operazione i mittenti non possano provvedere, per trovarsi la stazione di partenza in località sprovvista di competente dogana, i mittenti stessi dovranno chiedere sulla dichiarazione per le dogane, nello spazio a ciò destinato, che vi provveda la ferrovia presso la dogana di confine e dovranno versare alla stazione medesima, a titolo di deposito, una somma in ragione di L. 2.50 per ciascun recipiente, deposito da contabilizzarsi con nota di affrancazione, la quale dovrà poi dalla stazione di confine, a liquidazione fatta, ricarteggiarsi su quella di partenza.

Le bollette di esportazione temporanea saranno in ogni caso

da farsi proseguire fino a destinazione, declinando la ferrovia ogni responsabilità qualora i destinatari esteri del primitivo trasporto dall'Italia, divenuti mittenti del trasporto di ritorno dei recipienti a vuoto od a pieno, trascurino di allegare ai documenti di spedizione le bollette in parola e di chiedere sulla dichiarazione per le dogane che sia provveduto al loro scarico, ove questo debba farsi al confine.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 e 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Trasporti internazionali - Stato di guerra - Esercizio delle azioni - Rinvio a dopo la pace.

L'esercizio delle azioni derivanti dal contratto di trasporto internazionale a forma della Convenzione di Berna, è esclusivamente disciplinato dalle norme della Convenzione stessa.

Lo stato di guerra è incompatibile con le disposizioni che regolano il diritto del mittente contro il vettore italiano, ed il diritto di quest'ultimo verso i vettori successivi appartenenti ad uno Stato nemico.

Conseguentemente l'azione contro il vettore deve essere rinviata a 60 *giorni dopo la pubblicazione della pace* (1).

TRIBUNALE FIRENZE — Sent. 12-20 aprile 1917 (*Est.* Araino) — Ferrovie Stato appellanti, contro Società F.lli Gondrand.

OSSERVA IN DIRITTO.

Che un errore fondamentale investe i criteri seguiti dal primo giudice, ed ora strenuamente difesi dalla Società appellata nella determinazione delle norme giuridiche alla cui stregua la controversia deve risolversi. L'art. 4 della Convenzione internazionale di Berna, promulgata in Italia con legge 15 dicembre 1892, dispone che in quello che concerne i trasporti internazionali sono valide le condizioni delle tariffe particolari di ciascuna ferrovia in quanto non siano contrarie alla Convenzione; altrimenti sono considerate come nulle e non avvenute. Desumesi con ogni evidenza da tale disposizione che le materie espressamente regolate dalla Conven-

(1) V. sentenza Tribunale Massa nel Bollettino 1916, IV-267.

zione non possono ricevere altra disciplina giuridica se non solo ed esclusivamente dalle norme della Convenzione medesima, e che le leggi dei singoli Stati aderenti alla Convenzione possono applicarsi ai trasporti internazionali solo per quanto non forma oggetto di quelle norme. Nella specie i diritti del mittente verso il primo vettore ed il diritto di regresso di questi trovano espressa norma negli articoli 27-47 e 55 della Convenzione e quindi rimane preclusa ogni possibilità di applicazione, in tale materia, delle norme della legge italiana dettate per i trasporti cumulativi interni, le quali nemmeno sotto il profilo giuridico degli articoli 58 C. Comm. e 9 disposizioni preliminari al C. C. potrebbero ricevere adito nella presente controversia, ove si ponga mente che, modificandosi con quegli articoli norme di diritto internazionale privato applicabili solo nei rapporti dello Stato italiano, esse costituiscono evidentemente una fonte legislativa sussidiaria e suppletiva alle norme di diritto contenute nella Conv. Inter.

Che alla stregua di tali principi emerge che, non potendo l'azione proposta dalla Società Gondrand trovare il suo giuridico fondamento che solo nelle disposizioni della Conv. di Berna, e precisamente nell'art. 27 di essa, secondo cui la ferrovia che accetta il trasporto è responsabile della esecuzione di esso fino alla consegna, ed ogni azione fondata sul contratto di trasporto internazionale potrà essere contro la detta ferrovia proposta, l'azione medesima non può non subire la sorte della Convenzione su cui si fonda, dichiararsi estranea alle vicende della guerra italo-austriaca e sottrarsi alle conseguenze di tale forza maggiore.

Se come ritiensi dalla quasi unanime dottrina, la guerra non produce la cessazione o nemmeno la necessaria sospensione del diritto convenzionale fra gli Stati belligeranti ma ne sospende la efficacia solamente quando l'attuazione del diritto stesso è incompatibile con lo stato di guerra, tale incompatibilità deve nella specie ritenersi verificata per l'azione di responsabilità fondata sull'art. 27 della mentovata Convenzione. In verità è agevole rilevare che il principio giuridico consacrato in quella disposizione, in quanto chiama il primo vettore a rispondere anche del fatto degli altri successivi, salva l'azione di regresso contro i medesimi, e l'altro principio sancito nell'art. 52 della detta Convenzione, che vieta l'esperimento dell'azione di regresso nel giu-

dizio principale, si informano ad una gravosa obbligazione, la quale però trova il suo giuridico correspettivo non solo nella mentovata azione di regresso, ma altresì nella privilegiata posizione processuale che la denunzia della lite a norma dell'art. 50 della Convenzione attribuisce al primo vettore, in quanto egli può dell'azione di regresso da proporsi in giudizio separato, dare per base la pronunzia definitiva resa nel giudizio principale contro di lui ed impedire ogni ulteriore esame sullo accertato obbligo di risarcimento e su la misura del medesimo del pari accertata.

Conformemente quindi al sistema seguito, l'ultimo capoverso del citato art. 50 obbliga il giudice investito dell'azione principale a fissare, secondo le circostanze del caso, il termine strettamente necessario per l'esercizio del diritto della ferrovia convenuta di notificare la citazione alle altre ferrovie contro cui intende esercitare posteriormente l'azione di regresso con la posizione probatoria privilegiata innanzi spiegata. Non può, quindi, senza alterare l'economia della Convenzione internazionale ed annullare il menzionato corrispettivo dell'obbligazione imposta al primo vettore, ritenersi, come ha fatto il primo giudice, l'applicabilità nella specie dell'art. 27 della Convenzione, che sancisce l'obbligazione gravosa per il primo vettore, e negarsi contemporaneamente a costui, per causa della conflagrazione bellica, l'esercizio del diritto di notifica della citazione preordinata all'acquisto della privilegiata posizione probatoria innanzi rilevata. Esaminata sotto tale profilo giuridico la controversia si scorge chiaramente che la teoria del diritto quesito invocata dal primo giudice, se pur potesse adattarsi alla fattispecie in cui la norma giuridica contenuta nella Convenzione internazionale viene sospesa nella sua applicazione per effetto dello stato di guerra, ma non sostituita da altra norma posteriore, avrebbe dovuto far riconoscere sempre anche nella mentovata facoltà del primo vettore di notificare la citazione, in vero e proprio diritto acquisito fin dalla conclusione del contratto e subordinato solo nel suo esercizio alla introduzione della lite principale. E si scorge del pari che tra il diritto del mittente e quello del primo vettore esiste quel nesso logicamente, moralmente e giuridicamente inscindibile, che il primo giudice ha negato perchè ha ritenuto sufficiente all'uopo la diversità di natura giuridica tra l'azione principale del mittente e quella di

regresso del primo vettore ed il niun pregiudizio che la dilazione dell'esercizio di questa ultima azione recava al diritto materiale di rivalsa, senza considerare che non dell'esercizio di questa ultima azione doveva tenersi conto, ma del diritto di notifica della citazione, il cui mancato esercizio nel termine fissato avrebbe prodotto danno irreparabile e grave di non potere porre, con gli effetti utili innanzi cennati, a base della futura azione di regresso la sentenza emessa nel giudizio principale.

Che finalmente non regge la deduzione difensiva della Società appellata, secondo cui non essendo provata la colpa delle Ferrovie austriache, sia nella duplicata riscossione del porto e sia nella errata liquidazione di quello pagato dalla Società Italiana, non si rende possibile l'esercizio dell'azione di regresso da parte delle Ferrovie dello Stato. A prescindere dal rilievo pregiudiziale che l'argomentazione riguarderebbe troppo chiaramente il merito intrinseco dell'azione di regresso e non la sua ammissibilità e che alla relativa indagine non potrebbe interessarsi la Società estranea a quell'azione, riesce agevole considerare che nella specie l'azione principale ha per oggetto non la responsabilità incontrata nella esecuzione del contratto di trasporto, per la quale occorra provare la colpa della ferrovia da azionarsi in via di regresso, ma la restituzione di somme indebitamente riscosse, e che a tale restituzione quindi sono interessate sia le Ferrovie italiane che quelle austriache, a vantaggio di entrambe le quali quella errata liquidazione fu eseguita come risulta dalle deduzioni di prima istanza della stessa Società appellata, mentre la duplicata riscossione del porto ha certamente creato una posizione contabile fra le due Ferrovie, tale che richiede dilucidazione e liquidazione specialmente di fronte al dubbio che la lettera di vettura sia stata alterata nella indicazione del porto franco, dubbio che emerge dalla lettera 13-2-1915 diretta dalla Società di Dresda a quella Italiana.

Che per le esposte considerazioni non può la causa principale decidersi senza che prima il diritto a notificare la citazione non sia in conformità dell'art. 50 della Convenzione di Berna esercitato; onde, pure non occorrendo la dichiarazione di non luogo a deliberare per la tutela di tale diritto, è necessario però, in applicazione dell'ultima parte del detto articolo 50 che alle ferrovie dello Stato sia stato accordato il termine strettamente necessario

all'esercizio del diritto stesso, termine che lo stato di guerra rende indispensabile prolungare anche in applicazione, ove ne fosse bisogno dell'art. 1 D. L. 27 maggio 1915, n. 739, fino a due mesi dopo la pubblicazione della pace. Che data la speciosità della controversia e non decidendosi in merito della medesima, il Collegio crede opportuno rinviare al primo giudice anche il provvedimento sulle spese del giudizio.

P. Q. M. — Pronunziando sull'appello proposto dalle Ferrovie dello Stato con atto 30-3-1916 avverso la sentenza del pretore di Sesto Fiorentino, nel 12 febbraio detto anno in causa promossa contro le dette FF. dalla Società Nazionale trasporti Fratelli Gondrand succursale di Firenze, provvede come appresso:

Accoglie per quanto di ragione l'appello per l'effetto in riforma dell'appellata sentenza, ordina il rinvio della causa a due mesi dopo la pubblicazione della pace, rimettendo ora per allora le parti dinanzi al primo giudice per la prosecuzione della causa stessa. Ecc.

MASSIMARIO

Personale - Atti amministrativi - Pretesa lesione di un diritto - Azione di danni - Improponibilità.

L'Autorità giudiziaria ordinaria non può conoscere dell'azione di danni, che si pretendono derivati all'impiegato da atti e provvedimenti amministrativi, se prima gli atti e provvedimenti medesimi non siano stati dichiarati illegittimi dal competente organo giurisdizionale, e cioè dalla IV Sezione del Consiglio di Stato, alla quale spetta il sindacato di legittimità in virtù dell'art. 57 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429.

(*Applicazione nella specie al caso di un agente che avendo superato gli esami di idoneità a controllore ferroviario, non venne poi immesso nelle relative funzioni*).

CORTE APPELLO DI ROMA — Sent. 15 maggio 1917 (*Est.* Petrone) — Taroni c. Ferrovie Stato.

Personale - Infortunio sul lavoro - Responsabile penale e preposto - Azione di danno - Art. 32 della legge infortuni.

La condanna penale subìta da un agente per la morte di un operaio rimasto investito da una locomotiva in manovra che il detto agente pilotava, non può essere posta a base dell'azione di risarcimento danni da parte degli aventi causa, inquantochè il pilota manovratore non può essere considerato quale preposto *ai sensi dell'art.* 32 *della legge sugli infortuni.*

TRIBUNALE ROMA — Sentenza 26 giugno 1917 — Mortini ved. Tongi contro FF. Stato.

Personale - Cessioni - Riscatti per conto del fondo di garanzia - Rivalsa contro gli ex-agenti debitori.

La legge 16 *dicembre* 1914, *n.* 1362, *sulla cedibilità degli stipendi degli impiegati e delle mercedi degli operai dipendenti dallo Stato, ha autenticamente interpretato la precedente legge* 30 *giugno* 1908, *n.* 335, *per ciò che attiene al diritto del Fondo di garanzia, il quale abbia proceduto al riscatto del debito lasciato insoluto dall'agente destituito, di procedere al ricupero, sui beni di proprietà dell'agente medesimo, della somma riscattata.*

TRIBUNALE ROMA - 1ª Sez. — Sent. 26 marzo 1917 (*Est.* Giordano, pres.) — Ferrovie Stato contro Maione (1).

Trasporto - Azione contro il vettore - Domanda inferiore alle L. 50 - Appellabilità delle sentenze dei Conciliatori.

Costituisce un'aperta violazione della legge 21 *giugno* 1909, *n.* 372, *portante aggiunta all'art.* 45 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *sull'ordinamento dell'esercizio delle ferrovie dello Stato, la sentenza con cui il pretore dichiara inappellabile una decisione proferita dal giudice conciliatore in una causa di valore inferiore alle lire* 50, *riguardante materia relativa alla esecuzione del contratto di trasporto ed alla applicazione delle tariffe.*

CASSAZIONE TORINO — Sent. 8-16 giugno 1917 (*Est.* Rubino) — FF. Stato contro Tecnomasio Brown Boveri.

---

(1) Analogamente decise il Tribunale di Torino con sentenza 20 giugno 1917, in causa contro Miretti. Ved. pure Cassazione Napoli nel Boll. 1917–IV–193.

Con questa sentenza 26 marzo il Tribunale di Roma ha modificato la contraria sua giurisprudenza di cui alle sentenze 14 febbraio 1913 in causa Pallini e Ministero del Tesoro e 18 dicemnre 1916 in causa Ferrovie contro Borrello.

Contratto di trasporto - Pluralità di domande e di titoi - Competenza per valore.

Ogni domanda di spedizione forma un titolo a sè stante e dà luogo ad un contratto che ha vita indipendente da qualunque altro, anche se sia stato stipulato nel medesimo momento, cogli stessi patti, con la stessa destinazione e fra le stesse parti.

Di conseguenza ogni lettera di porto, richiesta ad substantiam, *forma una particolare obbligazione al cui valore esclusivamente si deve aver riguardo per determinarne la competenza a termini dell'art.* 73, *Cod. Proc. Civ.*

CORTE APPELLO DI VENEZIA — Sent. 15-23 marzo 1917 — D'Agostini c. FF. Stato.

Danni dalle opere - Ostacoli al libero deflusso delle acque - Rimozione degli ingombri che si formano naturalmente nei corsi d'acqua - Obblighi dei proprietari danneggiati.

In mancanza di convenzione, nessun obbligo di liberare un corso d'acqua dagli ingombri che in esso naturalmente si formino può spettare ai proprietari dei fondi contigui. Alla rimozione sono tenuti i proprietari cui l'ingombro riesca di nocumento (*art.* 537, 538, 539 *Cod. Civ.*).

Un ingombro causato da irruzione di acque piovane e che si pretenderebbe di ascrivere alla costruzione ed esistenza di un ponticello ferroviario, va ascritto a forza maggiore e non a colpa del frontista che non abbia espurgato l'alveo del torrente lungo la sua proprietà.

CASSAZIONE TORINO — Sent. 10 gennaio-6 febbraio 1917 (*Est.* Ciravegna) — Mangili c. FF. Stato.

Contratti di fornitura con ditte estere - Esonero di penalità contrattuali - Pagamento di interessi sulle medesime - Trattenuta di ricchezza mobile effettuata dalla committente.

Le Ferrovie dello Stato trattenendo sugli interessi delle somme corrisposte ad una loro fornitrice a titolo di rimborso di penalità contrattuali, l'imposta di ricchezza mobile, agiscono per conto dell'Amministrazione finanziaria, titolare del credito, e perciò non possono essere chiamate in giudizio a rispondere della legittimità dell'imposta applicata.

Per stabilire se questa sia o non sia dovuta, occorre accertare se il cespite pagato, sia pure allo scopo di risarcire un danno, rappresenti la reintegrazione di un capitale, ovvero il rimborso di un frutto di un bene di natura mobiliare. E poichè questa seconda è la funzione degli interessi sulle multe condonate, la imposta ai medesimi applicata si presenta legittima e regolare. Nè importa che il credito spetti ad una Ditta estera, non essendosi la Legge limitata a stabilire la tassabilità del reddito che si produce nello Stato, ma avendo soggiunto che la tassa colpisce ogni somma che per il titolo di interessi sia dovuta da persone domiciliate e residenti nello Stato.

TRIBUNALE DI ROMA — Sent. 26 marzo-13 aprile 1917 (*Est.* Pagano) — Società Anonima Etablissements Arbel, Forges contro FF. Stato e Finanze.

Errata-corrige

Nell'albo d'onore dei morti per la patria pubblicato nel Bollettino n. 33 del 14 agosto 1917, leggasi **Pestoni** Marco, morto il 20 maggio 1917, anzichè il 30 marzo 1917.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno X - N. 35

30 Agosto 1917

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 26 *luglio* 1917, *n.* 1242, *col quale sono approvate alcune variazioni nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio* 1916-917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il Nostro decreto 9 marzo 1917, n. 505, concernente l'assunzione da parte delle ferrovie dello Stato dell'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno;

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1916-917 sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Del presente decreto verrà chiesta la conversione in legge con apposito articolo da inserirsi nel disegno di legge per l'approvazione del rendiconto generale consuntivo per l'esercizio finanziorio 1916-17.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 agosto 1917, n. 196.

TABELLA di variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1916-917.

ENTRATA.

TITOLO III. — Magazzini ed officine.

PARTE I. — *Gestione autonoma dei magazzini.*

Sono istituiti i seguenti capitoli:

55-*bis*. Prelevamenti dal fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile cap. 84-bis della spesa), per memoria.

5-*ter*. Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo 84-ter della spesa), per memoria.

TITOLO V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri.

(Legge 14 luglio 1907 n. 553).

PATRIMONIO.

Il capitolo 69 « Contributi di enti pubblici e privati nelle spese per acquisto e costruzione case » inscritto « per memoria » rimane soppresso.

TITOLO VIII. — Operazioni per conto di terzi.

PARTE I. — *Operazioni attinenti ai trasporti.*

La denominazione del cap. 92 resta così modificata.

Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente col Ministero della guerra in base a speciali convenzioni (cap. 121 della spesa).

La denominazione del cap. 100 resta così modificata:

Ministero della guerra — Anticipazioni e rimborsi (cap. 129 della spesa):

a) per prestazioni, forniture e lavori;

b) per prestazioni, forniture e lavori straordinari dipendenti dalla guerra;

c) per lavori d'interesse generale in conseguenza della guerra.

La denominazione del capitolo 101 resta così modificata:

Ministero della guerra — Anticipazioni e rimborsi per linee in esercizio militare (cap. 130 della spesa).

Linea Torino-Chivasso-Aosta.

Sono istituiti i seguenti capitoli:

101-*bis*. Ministero della guerra — Esercizio provvisorio della ferrovia Rezzato-Vobarno (cap. 130-bis della spesa), per memoria:

a) prodotti del traffico;

b) introiti fuori traffico e diversi;

c) ricupero del disavanzo della gestione.

104-*bis*. Ministero della marina — Anticipazioni e rimborsi per prestazioni forniture e lavori (cap. 133-bis della spesa), per memoria.

104-*ter*. Ministero dei rasporti marittimi e ferroviari — Anticipazioni e rimborsi per forniture, lavori e prestazioni cap. 133-ter della spesa), per memoria.

111-*bis*. Contributo del centesimo di guerra, per memoria (capitolo 140-bis della spesa):

a) ritenute al personale 0.375 %;

b) ritenute a terzi 2 %.

111-*ter*. Marche da bollo ritenute a terzi (cap. 140-ter della spesa), per memoria.

SPESA.

TITOLO III. — Magazzini ed officine.

PARTE I. — *Gestione autonoma dei magazzini.*

Sono istituiti i seguenti capitoli:

84-*bis*. Assegnazioni al fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile (cap. 55-bis dell'entrata), per memoria.

84-*ter*. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (cap. 55-ter dell'entrata), per memoria.

TITOLO V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri.

(Legge 14 luglio 1917, n. 553).

PATRIMONIO.

È istituito il seguente capitolo:

95-*bis*. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione, per memoria.

GESTIONE.

La denominazione del capitolo 96 resta così modificata:

Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili (cap. 38 dell'entrata).

TITOLO VIII. — Operazioni per conto di terzi.

PARTE I. — *Operazioni attinenti ai trasporti.*

La denominazione del capitolo 121 resta così modificata:

Trasporti fatti in conto corrente col Ministero della guerra (cap. 92 dell'entrata).

PARTE III. — *Lavori forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati.*

Il cap. 129 resta così modificato:

Ministero della guerra cap. 100 dell'entrata):

a) spese per prestazioni, forniture e lavori;

b) spese straordinarie dipendenti dalla guerra;

1° prestazioni e forniture;

2° lavori;

c) spese straordinarie per lavori d'interesse generale in dipendenza della guerra.

La denominazione del capitolo 130 è così modificata:

Ministero della guerra — Spese per linee in esercizio militare (capitolo 101 dell'entrata).

Linea Torino-Chivasso-Aosta.

Sono istituiti i seguenti capitoli:

130-*bis*. Ministero della guerra — Esercizio provvisorio della linea Rezzato-Vobarno (cap. 101 bis dll'entrata), per memoria;

a) spese d'esercizio;

b) erogazione dell'avanzo della gestione.

133-*bis*. Ministero della marina — Spese per prestazioni, forniture e lavori (cap. 104 bis dell'entrata), per memoria.

133-*ter*. Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari — Spese per prestazioni. forniture e lavori (cap. 104-ter dell'entrata), per memoria.

TITOLO IX. — Partite di giro.

140-*bis*. Versamento del contributo centesimo di guerra (cap. 111-bis dell'entrata), per memoria:

a) ritenute al personale 0.375 %;

b) ritenute a terzi 2 %.

140-*ter*. Versamento importo marche da bollo ritenute a terzi (capitolo 111-ter dell'entrata. per memoria.

Visto d'ordine di S. A. R. il Luogotenente generale di S. M. il Re.

Il ministro del tesoro: CARCANO.

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari: R. BIANCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 29 *luglio* 1917, *n.* 1259, *col quale sono approvate alcune variazioni negli stati di previsione delle spese dei vari ministeri per l'esercizio finanziario* 1917 *e* 1918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 19 luglio 1917, n. 1125;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il ministro segretario di Stato per il tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Negli stati di previsione della spesa dei vari Ministeri per l'esercizio finanziario 1917-918, i capitoli di cui appresso sono aumentati o diminuiti, nelle rispettive assegnazioni, delle somme per ognuno indicate, ovvero sono istituiti con gli stanziamenti relativi.

(*Omissis*).

Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari:
Cap. n. 16 « Sussidi ad impiegati già appartenenti all'Amministrazione della marina mercantile e loro famiglie ». + L. 1000.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 agosto 1917, n. 200.

(*Omissis*).

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 5 *agosto* 1917, *n.* 1277, *col quale nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1917-918 *è istituito il capitolo n.* 58, *con lo stanziamento di L.* 26.000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 19 luglio 1917, n. 1125;
Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 agosto 1917, n. 198.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario 1917-918, è istituito il capitolo n. 58 « Retribuzioni al personale avventizio » con lo stanziamento di lire ventiseimila (L. 26.000).

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 agosto 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

ORDINANZA 21-8-1917 *del Commissariato generale pei combustibili nazionali, relativa alla distribuzione della legna e del carbone vegetale fra le diverse Provincie fino al* 31 *dicembre* 1917 (1).

IL COMMISSARIO GENERALE

PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI.

Visti i decreti Luogotenenziali 7 gennaio 1917, n. 35, 22 febbraio 1917, n. 261, 26 aprile 1917, n. 696 e 5 agosto 1917, n. 1215;

Visto il risultato del censimento della legna e del carbone vegetale;

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 21 agosto 1917, n. 197.

Ritenuto che le nuove lavorazioni disposte e da disporre nelle diverse regioni non potranno dare effetto utile prima di qualche mese;

Che pertanto è prudente regolare la distribuzione della legna e del carbone vegetale fra le diverse Provincie sino al 31 dicembre 1917;

Che ai Comitati di mobilitazione industriale possono utilmente essere delegate funzioni anche nei riguardi della legna e del carbone vegetale;

D'accordo col ministro delle armi e munizioni;

ORDINA:

Art. 1.

Sino a nuova disposizione, ed in mancanza sino al 31 dicembre 1917, sono vietate:

a) l'esportazione di legna da ardere e di carbone vegetale dalle provincie di Alessandria, Ancona, Belluno, Bergamo, Caltanissetta, Chieti, Como, Ferrara, Forlì, Genova, Girgenti, Livorno, Lucca, Milano, Modena, Napoli, Padova, Palermo, Ravenna, Rovigo, Siracusa, Sondrio, Torino, Trapani, Udine, Venezia, Verona e Vicenza;

b) l'esportazione di carbone vegetale dalle provincie di Firenze, Reggio Emilia e Roma;

c) l'importazione di legna da ardere e di carbone vegetale nelle provincie di Arezzo, Avellino, Caserta, Catanzaro, Cosenza, Grosseto, Novara, Perugia, Pisa, Porto Maurizio, Potenza, Reggio Calabria, Salerno, ed isola di Sardegna.

Possono essere accordate deroghe a tali divieti per singoli casi di assoluta urgenza e quando non siavi modo di provvedere diversamente.

Art. 2.

Salvo speciale autorizzazione, a tutti coloro che per i loro usi o per l'esercizio di loro industrie posseggono scorte di combustibili per un trimestre è fatto assoluto divieto di procedere in ogni mese a trasporti di legna e di carbone vegetale da qualsiasi Pro-

vincia per quantità superiori a quelle normalmente necessarie nel mese stesso, anche se dimostrino di avere stipulato contratti di acquisto anteriormente alla pubblicazione della presente ordinanza.

Art. 3.

Le deroghe ai decreti di cui ai precedenti articoli sono richieste da coloro che debbono far uso della legna e del carbone con specificazione dell'uso stesso, della quantità occorrente, del luogo di deposito, della stazione o porto di partenza e del nome dello speditore.

Le domande sono presentate:

a) dagli stabilimenti (industriali ed agricoli) militari, ausiliari, assimilati e liberi ai Comitati regionali di mobilitazione industriale nella cui circoscrizione sono compresi;

b) dagli altri richiedenti al prefetto.

Art. 4.

I Comitati regionali di mobilitazione industriale ed i prefetti, accertate le condizioni d'ammissibilità delle domande:

a) respingono senz'altro quelle non giustificate ai sensi dei precedenti articoli:

b) promuovono per le altre le determinazioni del commissario generale, indicando le quantità li legna e di carbone per le quali propongono di consentire l'esportazione, l'importazione, o l'aumento di scorta.

Quando si tratti di stabilimenti interessanti le armi ed il munizionamento, e l'urgenza sia tale da non consentire indugi, i Comitati regonali provvedono direttamente sia a concedere l'autorizzazione, sia a richiedere il trasporto a mezzo delle rispettive Commissioni militari di linea, e contemporaneamente informano con telegramma il commissario generale e il Comitato centrale di mobilitazione industriale.

Il commisario generale, nei casi in cui provveda direttamente, dà notizia della concessa autorizzazione all'interessato, al capi-

tano di porto nei casi di trasporti per via d'acqua, alla delegazione dei trasporti militari per i percorsi ferroviari e tramviari ed al Comitato centrale di mobilitazione industriale.

Art. 5.

Alle Amministrazioni ferroviarie e tramviarie, alle capitanerie di porto ed alle imprese di trasporti è fatto assoluto divieto:

a) di accettare spedizioni di legna o di carbone vegetale da Provincie dalle quali sia proibita l'esportazione, o per Provincie per le quali sia vietata la importazione, quando non sia intervenuta la autorizzazione di cui al precedente articolo;

b) di accettare spedizioni di legna o di carbone vegetale per le quali sia stata imposta e comunicata proibizione dal commissario generale.

Art. 6.

Non occorre autorizzazione;

a) nell'interno della Provincia;

b) fra Provincie comprese nella circoscrizione di uno stesso corpo d'arma limitatamente alla legna od al carbone acquistati dalla autorità militare, anche se per le Provincie stesse sia divieto di importazione o d'esportazione;

c) in tutti gli altri casi contemplati dalla presente o da successive ordinanze.

Dei trasporti così eseguiti le Amministrazioni ferroviarie e tramviarie, le capitanerie di porto e le imprese di trasporti debbono darne settimanalmente notizia al commissario generale ed al Comitato centrale di mobilitazione industriale.

Art. 7.

Per l'approvvigionamento della legna occorrente agli usi industriali il commissario generale provvede, su richiesta degli interessati trasmessa col parere dei Comitati regionali e dei prefetti

a norma dell'art. 3, a requisire in loro favore i tagli di bosco nelle località più indicate ed all'occorrenza anche piante sparse da legno ovunque si trovino, nonchè a concedere ogni altra facilitazione a norma del decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215.

Art. 8.

Nelle Privincie per le quali è vietata l'esportazione è fatto obbligo:

a) ai Comuni di assicurarsi direttamente od a mezzo di altri enti o di privati con acquisti in luogo, o con importazione dalle Provincie meno lontane, il combustilile necessario nel prossimo inverno per il riscaldamento degli ospedali, scuole, uffici ed altri edifici pubblici, limitando alle quantità occorrenti sino a tutto dicembre 1917 la provvista della legna da ardere e del carbone vegetale, salvo ad integrare mensilmente il quantitativo consumato;

b) ai Consorzi granari di assicurarsi con acquisto in luogo, o con importazione da Provincie meno lontane, la disponibilità delle quantità di legna e di carbone vegetale necessaria per gli usi domestici della popolazione sino a tutto dicembre 1917, tenendo conto sia delle risultanze del censimento, con le variazioni indicate dal commissario generale, sia degli approvvigionamenti cui provvedano direttamente i Comuni od altri enti.

Il minimo delle quantità di legna e carbone, di cui occorra assicurare la disponibilità, può essere determinato dal commissario generale.

A tale effetto i Comuni ed i Consorzi granari delle Provincie stesse sono autorizzati ad avvalersi delle agevolazioni fiscali e finanziarie stabilite con l'art. 2 del decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215, salvo a determinare per ciascun Consorzio il limite per lo sconto delle cambiali presso gli Istituti di emissione ed a sostituire eventualmente al pegno altra forma di garanzia.

Art. 9.

Per tutte le Provincie indistintamente il Commissario generale può ordinare ai Comuni ed ai Consorzi granari di provvedere di-

rettamente, od a mezzo d'intraprenditori, ad assicurarsi entro il 15 di settembre prossimo la disponibilità sia di tagli di boschi per ricavarne legna da ardere e carbone in determinate quantità anche eccedenti i bisogni della rispettiva Provincia, sia di piante sparse da legno.

Con tale ordine è implicita l'autorizzazione delle agevolazioni fiscali e finanziarie di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215.

Art. 10.

Negli acquisti di cui agli articoli 8 e 9 i Comuni ed i Consorzi sono dispensati dall'osservanza d'ogni forma di legge.

Non ottemperando i Comuni ed i Consorzi alle prescrizioni degli articoli stessi o non cominciando a darvi esecuzione entro dieci giorni dalla pubblicazione della presente ordinanza, il commisario generale provvede d'ufficio a loro spese e carico, senza pregiudizio delle responsabilità dei sindaci e dei presidenti dei Consorzi per ogni effetto di legge.

Art. 11.

Ai detentori di legna da ardere e di carbone vegetale i quali abbiano omessa o fatta denuncia incompleta agli effetti del censimento ordinato con decreto 14 giugno 1917 del Comitato dei combustibili nazionali, è dato un nuovo termine sino al 15 settembre p. v. per adempiere all'obbligo loro.

Decorso tale termine, i contravventori saranno senza meno deferiti all'autorità giudiziaria e verranno requisite a favore di Comuni, di Consorzi granari e di stabilimenti ausiliari le quantità di legna e di carbone da essi detenute.

Art. 12.

Coloro che a scopo di commercio detengono legna da ardere e carbone vegetale sono obbligati a vendere ai Comuni ed ai Consorzi granari nei casi di cui all'art. 8 le quantità richieste, con precedenza su ogni altro contratto, ed a prezzo concordato.

In caso di esagerate pretese o di rifiuto di vendita i Comuni ed i Consorzi provocano dal commissario generale l'ordine di requisizione, senza pregiudizio di più severi provvedimenti.

Quando i detentori provino che la legna ed il carbone vegetale sieno destinati a stabilimenti ausiliari od assimilati, o ad autorità militari il commissario generale, interpellato il Comitato centrale di mobilitazione industriale od il Ministero della guerra, decide quale fornitura e per quale quantità debba avere preferenza.

Art. 13.

In via di esperimento sono istituite linee di navigazione con velieri e rimorchiatori per il trasporto di combustibili dai porti di Reggio Calabria, Santa Venere, Salerno, Torre del Greco e Terracina.

Per il trasporto di combustibili acquistati dai Comuni e dai Consorzi granari agli scopi di cui all'art. 8, il comissario generale assume a spese dello Stato, sino per una quantità complessiva di 8000 tonnellate, l'importo della metà della tariffa che sarà stabilita per tali linee di navigazione.

Art. 14.

Debbono essere presentate al commissario generale le domande:

a) per concessioni di mezzi d'opera e per impiego di prigionieri nella lavorazione di boschi da chiunque assunti;

b) per esoneri temporanei di militari quando la lavorazione abbia luogo a cura del commissario generale, o nell'interesse di Consorzi granari o Federazioni di Consorzi di Comuni o di altri enti pubblici.

In tali casi gli esoneri sono accordati direttamente dal Ministero delle armi e munizioni, in base a richiesta del commissario generale che ne assume la responsabilità.

Art. 15.

Debbono essere presentate ai Comitati regionali di mobilitazione industriale le domande:

a) per la benzina e gli esplosivi occorenti nelle lavorazioni di boschi da chiunque assunti;

b) per gli esoneri temporanei di militari nei casi non previsti dal precedente articolo.

Sulle domande di esonero i Comitati provvedono in conformità della circolare 8 agosto 1917, n. 113613, del Ministero per le armi e munizioni.

Art. 16.

I reclami derivanti dalla applicazione della presente ordinanza debbono essere presentati al commissario generale.

Art. 17.

Chiunque contravvenga ai divieti o non ottemmperi agli obblighi imposti con la presente ordinanza è punito con l'arresto sino a sei mesi e con la ammenda da lire 100 a 1000, a norma degli articoli 7 del decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215 e 2, comma 3°, del decreto Luogotenenziale 29 aprile 1917, n. 682.

Art. 18.

La presente ordinanza avrà effetto dal giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

I prefetti sono incaricati della sua esecuzione.

Roma, 21 agosto 1917.

Il commissario generale: De Vito.

Visto, per l'approvazione della parte di competenza del Ministero delle armi e munizioni:

Per il ministro: Alfieri.

Ordine di servizio N. 105. (L. T. IS. San.).

Norme per il prelievo dei campioni di acqua.

Sono state stampate in opuscolo a parte le nuove « Norme per il prelievo dei campioni di acqua » le quale sono state concordate fra i Servizi interessati allo scopo di coordinare le richieste per le analisi di acque e di assicurare la necessaria uniformità di criteri nel raccoglierne i campioni e nel fornire le informazioni relative.

Le dette norme riguardano sia le acque potabili, sia quelle per l'alimentazione delle locomotive e danno anche un criterio per l'interpretazione dei risultati analitici.

Tali norme saranno distribuite dai Servizi interessati agli Uffici dipendenti, i quali dovranno attenervisi strettamente.

Ordine di servizio N. 106. (M. L.).

(Vedasi ordini di servizio n. 286-1910 e n. 150-1915).

Attivazione dell'esercizio a doppio binario sulla linea merci Torino P. S. Collegno fra i Bivi Crocetta e Lagrangia.

A partire dai treni 5001 e 5008 del giorno 1° luglio 1917 è stato attivato l'esercizio a doppio binario sulla linea merci Torino P. S.-Collegno fra i Bivi Crocetta e Lagrangia.

Il Bivio Crocetta sulla linea Torino Milano è stato trasportato dalla progressiva km. 2+532,50 alla progressiva km. 2+300,80. L'allacciamento con lo stabilimento Diatto è stato ripristinato sul binario dei treni pari con deviatoio incontrato di calcio dai treni stessi alla progressiva km. 2+705 della linea merci Torino P. S.-Collegno.

Fra i due binari è stata impiantata presso il Bivio Crocetta una comunicazione incontrata di calcio dai treni. In prossimità della stessa è stata collocata una comunicazione di allacciamento

fra il binario dei treni dispari e l'attigua asta di manovra delle Officine ferroviarie con deviatoio preso di punta dai treni dispari.

In dipendenza della suddetta attivazione i segnali di protezione del Bivio Crocetta sono i seguenti:

1° — *Lato Torino P. S.:* Un semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria e di avviso accoppiato situato al km. 2+618,45 della linea Torino-Rho ed a m. 300 circa dal deviatoio del Bivio per comandare coll'ala di 1ª categoria superiore ai treni diretti al Quadrivio Zappata e coll'ala di 1ª categoria inferiore a quelli diretti al Bivio Lagrangia preceduto a m. 780 da semaforo di avviso.

2° — *Lato Bivio Lagrangia*: Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria al km. 2+322 della linea merci Torino P. S.-Collegno ed a m. 300 circa dal deviatoio del Bivio Crocetta preceduto a metri 1100 da segnale di avviso accoppiato al segnale di 1ª categoria di protezione del Bivio Lagrangia, lato Collegno.

Un dischetto basso (marmotta) situato a m. 212 dal deviatoio del Bivio Crocetta per comandare alle manovre che si sviluppano tra il binario dei treni pari e l'asta di manovra (binario alto) ed alle tradotte che dal raccordo Diatto sono dirette a Torino P. S.

3° — *Lato Quadrivio Zappata.:* Un semaforo ad un'ala dì 1ª categoria al km. 3+080 della linea Torino-Rho ed a m. 250 circa dal deviatoio del Bivio Crocetta, preceduto a m. 840 da segnale di avviso accoppiato al segnale di 1ª categoria di protezione del Quadrivio lato Torino P. N.

Tutti i semafori sono situati alla sinistra della linea rispetto ai treni cui comandano, ad eccezione del dischetto basso, di cui al punto 2, situato alla destra.

La traversata di accesso al raccordo Diatto viene manovrata con leva a terra ed è collegata a mezzo di chiave F. S. alle leve di manovra dei deviatoi e segnali allacciati all'apparato centrale idrodinamico del Bivio Crocetta.

Le tradotte dirette al raccordo Diatto come quelle per il Poligono Ferrovieri per le Officine nuove (lato Bivio Crocetta) per-

correnti i binari di corsa circolano nell'andata e nel ritorno col consenso di blocco fra Torino P. S. e Bivio Crocetta.

Nessuna variante è stata apportata al segnalamento di protezione del Bivo Lagrangia verso tutte le direzioni.

Resta invariato il grado pel computo dei freni e quello di prestazione.

Ordine di servizio N. 107. (C.).

Contabilità delle stazioni - Gestione merci - I. Scritturazione dei trasporti - II. Rivalse contabili merci.

(Vedi ordini di servizio nn. 191-1913 e 190-1914)

A partire dal 1° settembre 1917 saranno da apportarsi nella contabilità delle stazioni le seguenti variazioni:

I. — Scritturazione dei trasporti.

I trasporti delle merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria da e per Chiasso loco, come già si pratica per quelli da e per Modane loco, saranno da scritturarsi tanto in partenza quanto in arrivo nei registri e sui riassunti del servizio internazionale, anzichè in quelli del servizio in terno, anche se eseguiti con nota di spedizione e con lettera di porto del servizio italiano.

II. — Rivalse contabili merci.

A) — *In servizio interno.*

Si richiama la particolare attenzione delle stazioni sulle rivalse contabili merci in servizio interno che si effettuano con l'apposito mod. C 430, avvertendo che le medesime devono effettuarsi soltanto se ordinate dagli uffici superiori.

Possono eseguirsi anche d'iniziativa nei soli casi che riflettano importi aventi attinenza ai trasporti (art. 23 delle Norme contabili per le gestioni merci) e più particolarmente nei casi seguenti:

a) di riduzione od annullamento di spese anticipate od assegni;

b) di affrancazione di trasporti il cui peso non sia stato riconosciuto a partenza;

c) di invio di note di affrancazione;

d) di spedizioni affrancate eseguite in servizio di corrispondenza;

e) di provvigioni riflettenti assegni gravanti trasporti in servizio di corrispondenza;

f) di spese a carico di trasporti in corso.

È quindi *assolutamente* vietato di eseguire rivalse contabili per qualsiasi altro motivo.

Nell'intendimento, poi, di poter procedere ad una più sollecita revisione in sede di controllo di queste rivalse contabili, si prescrive che, a partire dalla stessa data, le rivalse contabili merci eseguite, mod. C^I 430, siano scritturate con numerazione a parte in un separato registro delle spedizioni.

Pertanto, il totale del riassunto delle rivalse contabili eseguite, mod. C^I 431, non dovrà più inscriversi in calce al riassunto delle spedizioni in servizio interno, mod. C^I 414, ma bensì assumersi a credito nei conti correnti riassuntivi, mod. C^I 501 e C^I 502, come già si pratica per le caparre vagoni e per le note di affrancazione.

Analogamente, le rivalse contabili in arrivo non dovranno più essere registrate insieme con gli altri arrivi, ma separatamente e se del caso per gestione su apposito registro, in base al quale saranno da compilarsi separati riassunti da tenersi al corrente giorno per giorno, il cui totale giornaliero sarà da addebitarsi nel conto corrente mod. C^I 436, nella colonna in bianco N. 30 (parte debito) da intestarsi:

«*Rivalse contabili del servizio interno in arrivo*».

Il totale del debito per rivalse contabili arrivate non dovrà quindi più figurare insieme agli arrivi ordinari, ma sarà da inscriversi nei conti correnti riassuntivi, mod. C^I 501 e C^I 502.

I riassunti, mod. Ci 431 delle rivalse contabili eseguite ed i riassunti delle rivalse contabili arrivate, mod. Ci 415 e Ci 416, con annessi i tagliandi B delle rivalse, Ci 430, riflettenti la 1ª quindicina di ciascun mese, saranno da inviarsi dal capostazione, in piego raccomandato, all'ufficio contabilità dei prodotti in Firenze e gli elaborati della 2ª quindicina, sui quali saranno da riportarsi le risultanze della 1ª quindicina, saranno rimessi al predetto ufficio allegati al conto corrente riassuntivo mod. Ci 502.

I relativi totali di debito e credito saranno da inscriversi nei predetti conti correnti riassuntivi, mod. Ci 501 e Ci 502, sotto le voci: *Rivalse contabili merci del servizio interno arrivate* rispettivamente *eseguite.*

B) — *In servizio cumulativo.*

Anche le rivalse effettuate con documenti ordinari in servizio cumulativo dovranno, a partire dal 1° settembre 1917, esser registrate tanto in partenza quanto in arrivo in separati registri delle spedizioni e degli arrivi, compilando conseguentemente per esse anche separati riassunti, mod. Ci 420 e Ci 421, oppure Ci 424 e Ci 425, a seconda che si tratti di servizio cumulativo italiano od internazionale, i cui totali saranno, però, da aggiungersi in una sola cifra in calce ai rispettivi riassunti riguardanti le merci, ripetendola per gli arrivi, beninteso, anche nella colonna delle spese anticipate.

Nulla è innovato al riguardo dell'invio delle relative contabilità, le quali continueranno a trasmettersi ai competenti Controlli cumulativi di Firenze e di Torino insieme con gli altri elaborati contabili.

Si raccomanda la stretta osservanza delle presenti disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 108. (M. C.).

Gestione viaggiatori - Liquidazione premi d'incoraggiamento.

(Vedi Ordine di servizio N. 121-1916).

A partire dal mese di settembre 1917, anche la liquidazione del compenso sulle esazioni effettuate dagli agenti di controlleria, per irregolarità non contemplate dagli art. 10, 33 e 34 delle tariffe e condizioni pei trasporti (premi d'incoraggiamento), verrà eseguita direttamente a cura del Controllo viaggiatori e bagagli in appoggio alle distinte di versamento, mod. Ci 244, presentate dai controllori e dal personale viaggiante. Le relative quote di premio saranno comprese mensilmente nell'ordine di pagamento, unitamente a quelle dovute come premio sulle contravvenzioni di cui agli articoli sopra accennati.

Di conseguenza, dal 1° settembre 1917, gli agenti di controlleria restano esonerati dal compilare e trasmettere alle rispettive Divisioni movimento la distinta delle esazioni, mod. Ci 306 (che così resta soppressa), e di cui al punto 2° dell'art. 227 della Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni; viene però fatto abbligo a controllori dei viaggiatori ed ai controllori viaggianti di esporre sempre nella finca 4, quadro *D* della relazione giornaliera, mod. M. 81, gli importi delle regolarizzazioni relative alle suddette esazioni.

Sulle accennate distinte di versamento, mod. Ci 244, gli agenti di controlleria dovranno indicare nella colonna 26, per miglior norma del Controllo, il premio loro spettante.

I dirigenti i riparti personali viaggianti, i controllori di 1° e 2° grado dei viaggiatori, i capi conduttori principali, restano incaricati di accertarsi, per il personale da loro dipendente, che le nuove modalità vengano osservate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 109. (C.).

Facilitazioni di viaggio.

I. — *Viaggi dei militari invalidi congedati per recarsi alle scuole di rieducazione professionale e per restituirsi alla loro residenza dopo le cure.*

In base alla legge 23 marzo 1917, n. 481, lo Stato mantiene a proprie spese nelle scuole di rieducazione professionale, i militari invalidi per cause di guerra — compresi anche quelli già congedati — che abbisognano, oltrechè delle opportune cure, di essere riadattati al loro antico mestiere o di impararne uno nuovo. I militari congedati ammessi alle dette scuole sono da considerarsi come *militari richiamati in servizio* e loro viene esteso il trattamento previsto dal regolamento pei trasporti militari (paragrafo 17 lettera *b*), ultimo periodo, se trattasi di ufficiali; e stesso paragrafo lettera *g*) se trattasi di militari di truppa). È concessa, quindi, l'applicazione della tariffa militare, pei viaggi che debbono effettuare per recarsi dalla loro residenza alla località dove ha sede la scuola di rieducazione professionale, e per ritornare alla residenza medesima dopo le cure e l'istruzione ricevute in detta scuola.

II. — *Viaggi delle persone di famiglia invitate a recarsi presso i congiunti militari gravemente infermi, o ad assistere alle esequie di quelli morti.*

I viaggi a tariffa differenziale *C* effettuati dalle persone di famiglia invitate dall'autorità medico-militare a recarsi presso i congiunti militari gravemente infermi, o ad assistere alle esequie di quelli morti, non vanno computati fra le limitate concessioni annuali di viaggi a tariffa ridotta alle quali attualmente hanno

diritto gli impiegati civili dello Stato e le loro famiglie, i maestri elementari comunali e le loro famiglie, e le famiglie dei militari.

III. — *Continuazione del diritto ai viaggi a riduzione degli impiegati civili dello Stato (e delle persone di loro famiglia), collocati a riposo e riassunti in servizio.*

È concesso ai funzionari civili dello Stato collocati a riposo e riassunti in servizio, per le contingenze del momento, di continuare ad usufruire, per sè e per la famiglia, della concessione speciale *C* per tutto il tempo che rimangono in servizio, beninteso con le limitazioni stabilite dal decreto Luogotenenziale n. 53 dell'11 gennaio 1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 110. (M. C.).

Facoltà di servizio nella fermata di Rumianca.

(Vedi ordine di servizio N. 153-1916).

In aumento al punto 2° dell'ordine di servizio N. 153-1916 la fermata di Rumianca sulla linea Novara-Domodossola viene abilitata ai trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo per conto esclusivo della « Società Anonima Stabilimenti di Rumianca ing. A. Vitale » con le norme di tassazione di cui l'avvertenza *C* a pagina 5 del « Prontuario generale delle distanze », *senza bisogno di preventiva autorizzazione.*

Di conseguenza, la nota 11 in calce alla pagina 51 del prontuario suddetto dovrà essere opportunamente modificata aggiungendo di seguito alle parole « a pagina 5 avvertenza *C* » le seguenti: *senza bisogno di preventiva autorizzazione.*

Ordine di servizio N. 111. (C.).

Modificazioni ai prezzi di trasporto.

(Vedi ordini di servizio n. 3 e 53-1917).

Il prospetto dei prezzi pei viaggi a riduzione degli agenti delle ferrovie italiane dello Stato e delle ferrovire federali svizzere nonchè delle persone di loro famiglia, pubblicato con l'allegato 1 all'ordine di servizio N. 3-1917 e modificato poi col punto IV dell'ordine di servizio N. 53-1917 è annullato e sostituito da quello seguente:

PERCORRENZE		Prezzo in lire		
		1ª classe	2ª classe	3ª classe
da Briga	a Iselle transito. . . .	2.50	1.75	1.25
» Iselle	»	0.15	0.15	0.10
» Varzo	»	0.80	0.55	0.30
» Preglia	»	1.85	1.25	0.75
» Domodossola	»	2.30	1.65	0.90

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 e 22.

Ordine di servizio N. 112. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo.

(Vedi ordine di servizio N. 184-1916).

In applicazione dei decreti Luogotenenziali n. 373 del 18 febbraio 1917 e n. 726 del 29 aprile 1917, le ferrovie sopracitate hanno apportato alle loro tariffe i seguenti aumenti i quali, per quanto riguarda il servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato, entreranno in vigore a partire dal 1° settembre p. v.

I. — *Viaggiatori e bagagli.*

a) Per tutti i biglietti a serie fissa, e per i trasporti dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria, tanto in servizio cumulativo con la ferrovia Roma-Albano-Nettuno, quanto con quella Roma-Ronciglione-Viterbo, le stazioni interessate riceveranno istruzioni dall'ufficio controllo prodotti viaggiatori e bagagli di Firenze.

b) Per i biglietti facoltativi a tariffa ridotta avvertesi:

1° — Per la ferrovia Roma-Albano-Nettuno i prezzi attuali (Concessioni speciali *A*, *B* e *C*, e trasporti militari) sono aumentati del 10 % per la 1ª e 2ª classe e del 5 % per la 3ª classe, per modo che il percorso su detta ferrovia deve esser tassato in base ai prezzi in vigore sulle ferrovie dello Stato aumentati una prima volta del 15 % indistintamente per le tre classi come da ordine di servizio n. 184-1916 e successivamente del 10 % se di 1ª o 2ª classe e del 5 % se di 3ª classe.

2° — Per la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo è sospeso sino a nuovo avviso il rilascio di biglietti in base alle concessioni speciali I, XIII, XIV e XV e per gli altri biglietti a riduzione — eccezione fatta di quelli per operai (concessione XI) e di quelli per coloni (concessione XII) pei quali restano invariati gli attuali

prezzi — è stato pure stabilito l'aumento del 10 % per la 1ª e 2ª classe e del 5 % per la 3ª classe, da applicarsi nel modo anzicennato per la ferrovia Roma-Albano-Nettuno.

c) Per i biglietti d'abbonamento ordinario sulla ferrovia Roma-Albano-Nettuno è stato stabilito l'aumento del 10 % indistintamente per le tre classi e per quelli sulla ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo il 10 % per la 1ª e 2ª classe ed il 5 % per la 3ª classe. Rammentasi che essendo stati già aumentati del 10 % i prezzi dei biglietti d'abbonamento in conformità al disposto dall'ordine di servizio n. 184-1916 il nuovo aumento deve essere calcolato sul prezzo di tariffa già aumentato del 15 %.

II. — *Trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità.*

Tanto per la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, quanto per quella Roma-Albano-Nettuno, aumento del 10 %, da computare sulle tasse di porto, sui diritti fissi e sulle tasse accessorie, già calcolate con l'aumento del 20 %, di cui il comma *h*) della parte III dell'ordine di servizio n. 184-1916.

Sono esclusi dal nuovo aumento del 10 % i trasporti a carro completo di granaglie, di derrate alimentari di prima necessità (bestiame minuto, macellato, formaggi freschi o sodi, lardo, latte, latticini, olio, ortaglie e verdure, pane, pasta da vermicellaio, patate e riso) e di carbone fossile e relativi surrogati (legna, ligniti, e simili).

Sono pure esclusi dal detto aumento del 10 % i trasporti in genere a p. v. a carro completo percorrenti una distanza non superiore a 26 km., pei quali vale la seguente disposizione, fatta sempre eccezione per i trasporti composti delle merci di cui al capoverso precedente.

Trasporti a p. v. a carro completo fino a 26 km. inclusi. — Per tutti i trasporti a p. v. (compresi quelli in base al regolamento per i trasporti militari ed al volume delle concessioni speciali) effettuati o tassati a carro completo percorrenti una distanza non superiore a 26 km., i relativi prezzi di tariffa, e così

i diritti fissi e la soprattassa di cui l'art. 68-*bis* delle tariffe, devono essere triplicati ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Circolare N. 59. (C.).

Trasporti di barbabietole.

(Vedi circolare N. 55-1914).

È abrogata la circolare n. 55/1914, con la quale i trasporti di barbabietole, ammessi alla tariffa locale n. 220, serie *A*, potevano fruire della tariffa stessa anche se diretti alle distillerie d'alcool.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 6v (M. T. C.).

Vendemmia 1917.

1. Disposizioni generali. — Per i trasporti inerenti alla prossima vendemmia dovranno essere osservate le disposizioni seguenti, nonchè le speciali prescrizioni che saranno diramate dalle Divisioni Movimento, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

2. Accettazione dei recipienti vuoti - Indirizzi - Marche. — I recipienti destinati al trasporto delle uve e del mosto dovranno essere in buona condizione e muniti di marche, numeri progressivi ed indirizzi, a tenore dell'articolo 95 delle tariffe.

Le marche consisteranno in almeno due lettere dell'alfabeto. Le marche ed i numeri dovranno essere bene appariscenti, in caratteri scolpiti o impressi in modo indelebile sulle pareti o sui fondi dei recipienti. Le marche vecchie dovranno, a cura dei mittenti, essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai resipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere segnati con tutta precisione sui documenti di trasporto, sui quali dovrà essere altresì specificata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, timozze, tini, bigonce, ceste, cestoni, casse, ecc., esclusa quindi ogni indicazione generica.

Si dovranno sempre applicare ai colli trasportati a G. V. le prescritte etichette, avendo cura di togliere quelle che abbiano servito in precedenti viaggi.

Ad evitare che le etichette si distacchino durante il viaggio dovrà provvedersi perchè esse siano incollate con colla forte.

I recipienti vuoti saranno accettati soltanto in porto affrancato.

3. CHIUSURA DELLE BOTTI E DEI BARILI. — Le botti, i barili e gli altri recipienti contenenti mosto od uva pigiata con mosto non dovranno essere scoperchiati.

Saranno ammessi recipienti a pareti semplici, purchè non interamente riempiti e non completamente tappati, ma muniti di un cannello sporgente, ovvero di altri apparecchi (quali quelli delle Ditte Ottavi e Ugo Bessi) atti a dar sfogo ai gas derivanti dalla fermentazione.

4. RESPONSABILITÀ - DICHIARAZIONE DI GARANZIA. — I trasporti vengono accettati a tutto rischio e pericolo dello speditore; perciò l'amministrazione declina ogni e qualunque responsabilità per alterazioni, ammanchi, deterioramenti, avarie e dispersioni, a meno che non sia provato che i danni derivino da colpa dell'amministrazione medesima.

Non potranno però in nessun caso essere attribuiti a colpa dell'amministrazione i danni che possano derivare alla merce in dipendenza delle condizioni in cui la medesima si trova all'atto della spedizione o del modo col quale è stata caricata; epperciò lo speditore dovrà rilasciare le prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il sottoscritto esonera l'amministrazione ferroviaria da ogni* « *responsabilità per mancanza o spandimento del contenuto dei* « *fusti, in causa di spostamento dei medesimi viaggianti aperti o* « *non completamente tappati* », ovvero « *per ogni danno, in caso* « *di spostamento o di urti al contenuto e ai recipienti caricati* « *anormalmente, obbligandosi anche a rispondere del proprio per* « *i danni che per la stessa causa può subire il carro* » ovvero « *per* « *mancanza o spandimento di liquido e per il danno ai recipienti* « *vuoti in seguito a spostamento o capovolgimento dei medesimi* « *viaggianti aperti o non completamente tappati e non caricati nor-* « *malmente, obbligandosi anche a rispondere in proprio pel danno* « *che potesse subire il carro* », ovvero « *pei danni che possano deri-* « *vare dal fatto che la merce è stata caricata bagnata di acqua pio-*

« vana o in condizioni di troppa maturanza, o di appassimento per « essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione o « per altre circostanze che risultassero all'atto della spedizione ».

5. Tenuta in evidenza del movimento dei trasporti vendemmiali. — Per tutta la durata della vendemmia, le stazioni dovranno tenere costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri di uva e mosto, e di recipienti vuoti, in partenza, in arrivo ed in transito, ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo .

Qualora qualche carro risultasse in ritardo, le stazioni dovranno aver cura di inoltrarlo coi treni merci più rapidi e, occorrendo, anche coi treni viaggiatori, utilizzando la prestazione disponibile.

6. Domande e forniture dei carri. — Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; nè dovranno accettarsi, per uno stesso giorno, richieste dagli speditori per una quantità di carri superiore alla potenzialità dei binari da carico.

Non si dovrà esigere caparra per la domanda dei carri.

Nell'ordine di precedenza per la fornitura dei carri, di cui la circolare gialla n. 13-1916 del Servizio Movimento, i trasporti inerenti alla vendemmia verranno immediatamente dopo le « giornaliere per i porti », cioè, prenderanno il 3° posto.

Le stazioni, nella fornitura dei carri, dovranno aver riguardo oltrechè all'ordine di precedenza nelle domande, anche alla precedenza nella consegna della merce, ripartendo il numero dei carri disponibili in proporzione della merce presentata.

I trasporti di uva fresca in casse o ceste dovranno essere caricati in carri chiusi.

Quelli di mosto ed uva fresca o pigiata con mosto in botti, tini, bigonce o navasse, sono ascritti alla categoria 7ª dell'Alleg. 9 alle Tariffe e come tali vanno caricati in carri aperti senza copertone.

Spetta allo speditore, oltre che ad utilizzare recipienti non scoperchiati, a provvedere, ove lo creda, che la merce sia protetta con copertone privato o con altro mezzo adatto.

Tuttavia saranno forniti anche carri chiusi o carri aperti con copertone quando se ne abbiano di disponibili.

Quando vengono utilizzati carri chiusi, si dovrà far presente allo speditore l'opportunità, nello stesso suo interesse, che i carri siano assicurati anche con piombi o con lucchetti proprii.

7. Uso dei carri-serbatoi privati. — Per i trasporti in carri-serbatoi privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento pei carri privati pubblicato coll'Ordine di servizo n. 83-1908.

Il carico del serbatoio dovrà essere compiuto a cura e spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute in un periodo di tempo non superiore a ore 12 lavorative decorrenti:

a) nelle stazioni di deposito dei serbatoi, dal momento in cui il carro sarà posto nel punto di carico a disposizione della Ditta speditrice;

b) nelle altre stazioni, dal momento in cui il serbatoio è messo a disposizione della ditta interessata.

Qualora il carico non sia ultimato entro il termine sopra indicato, come pure quando, ultimato il carico, i serbatoi sostassero per motivi attribuibili alle ditte speditrici, sarà applicata una penalità di lire 1,00 per serbatoio e per ogni ora di ritardo.

Nel computo dei ritardi, dovranno trascurarsi quelli non eccedenti i 30 minuti; quelli invece che li oltrepassassero, saranno calcolati per un'ora.

Nel caso di giacenze superiori a due giorni, in luogo della predetta penalità, saranno applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, quintuplicati a sensi dell'Ordine di servizio n. 318 inserito nel bollettino ufficiale n. 48 del 2 dicembre 1915.

Qualora nel termine di 12 ore, come sopra stabilito, il carico del serbatoio non sia stato iniziato, sarà applicata la tassa di L. 10.00 per serbatoio e per il primo giorno di ritardo e quella di lire 20.00 per ogni giorno successivo, come stabilisce l'ultimo alinea dell'art. 106 delle tariffe.

Per le giacenze dei serbatoi carichi nelle stazioni destinatarie,

si applicheranno i diritti di sosta stabiliti dalle vigenti tariffe, pure quintuplicati dopo i primi due giorni di sosta.

Nel caso di spedizioni di mosti e uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.

Durante il periodo della vendemmia non potranno essere dislocati serbatoi privati per deposito temporaneo in località diversa dalla loro sede fissa di deposito, senza preventiva autorizzazione della Divisione Movimento da cui dipende la stazione alla quale i serbatoi dovrebbero essere inviati in deposito temporaneo.

Quando il dislocamento sia stato debitamente autorizzato, per la giacenza dei serbatoi vuoti sarà applicata la tassa di L. 0.50 per serbatoio e per giorno di sosta anzichè quella di L. 10 o di L. 20 di cui sopra.

8. Calzatoie speciali. — Per assicurare i fusti contenenti mosto caricati a cura del personale di stazione, si dovranno impiegare le calzatoie speciali di cui l'Ordine di servizio n. 151-1912, attenendosi alle norme contenute nella Circolare n. 53-1912.

9. Carico di recipienti vuoti in carri chiusi. — In via eccezionale, qualora i recipienti vuoti destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie, vengano caricati in carri chiusi e non riesca possibile il carico di una spedizione in un solo carro, mentre questa potrebbe essere contenuta tutta in un carro aperto, si dovranno impiegare due carri chiusi anche se utilizzati incompletamente. Per questi due carri dovranno compilarsi due distinte lettere di porto e due fogli di scorta; ma agli effetti della tassazione dovranno considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della serie F della tariffa speciale N. 111 P. V.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di porto del secondo carro: « *Parte e complemento della spedizione n. . . . . del . . . . . caricata nel carro* (serie e numero) ».

Sulla lettera di porto del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

10. Trasporti di uva fresca in porto assegnato. — **La tariffa speciale n. 50 e le eccezionali n. 901 e 905 a P. V. A., potranno essere applicate anche in porto assegnato ai trasporti di uva fresca eseguiti in servizio interno o cumulativo italiano, eccettuati quelli per determinate località del Veneto indicate dalla Divisione Movimento di Venezia.**

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a G. V., quelli a P. V. ordinaria e quelli destinati all'estero, eccezione fatta per le spedizioni eseguite in base a concessione speciale.

11. Trasporti di uve in ceste e casse a carro completo. — **Per facilitare i trasporti dell'uva fresca in ceste e casse ricolme e coperte con tela o con fronde, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di legno, od altri attrezzi, dispongano le ceste e le casse a più piani nei carri.**

Il mittente dovrà rilasciare dichiarazione di garanzia così concepita: « *Per i danni di ogni sorta derivabili alla merce per essere « le ceste (o le casse) caricate in modo anormale* ».

La tassa sarà computata sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle tariffe generali o speciali vigenti per l'uva fresca.

Sui documenti di scorta si dovrà sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare il carico.

I destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi e potranno effettuarne la rispedizione gratuitamente senza limite di peso, a sensi dell'art. 115 delle tariffe, previa presentazione degli occorrenti documenti, a G. V.; le stazioni inscriveranno su questi l'annotazione: « *Attrezzi di ritorno della spedizione uva N. . . . del . . . . . . del . . . .* ».

12. Carico e scarico dei trasporti a tariffa speciale N. 103 P. V., Serie B. — **Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca o pigiata con mosto, spedita in tini, bigonce, navasse o in botti, sotto il regime della tariffa speciale N. 103 P. V. Serie B, sono lasciate alle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di**

L. 0.50 per tonnellata ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

Qualora, in questi casi, pel carico o per lo scarico si dovesse far uso della gru, perchè ritenuto necessario a giudizio dell'Amministrazione o perchè richiesto dalle parti, si applicheranno le tasse stabilite dall'art. 118 delle tariffe, ferme restando le disposizioni dell'art. 100 delle tariffe stesse.

13. Trasporti in collettame a g. v. — I trasporti in collettame di recipienti vuoti, uva fresca, mosto ed uva pigiata con mosto si accettano soltanto a g. v. senza limite di peso, nè di numero di spedizioni al giorno.

14. Trasporti a piccola velocità accelerata. — Come è detto al punto 6° dell'Ordine di servizio n. 103-1917, per i trasporti a P. V. A. non sono stabilite restrizioni.

15. Trasporti a piccola velocità. — Come risulta dalle eccezioni di cui al punto 3° dell'Ordine di servizio n. 103-1917, tutti i trasporti a carro completo a P. V. inerenti alla vendemmia possono essere effettuati anche per distanze superiori a 500 km., qualunque sia la tariffa applicata.

16. Tassa speciale per la sosta di carri carichi di uva. — Dal 1° settembre al 31 ottobre le spedizioni di uva a carro completo in arrivo alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, che dai destinatari non vengono svincolate e ritirate entro il termine prescritto dalle vigenti tariffe, sono soggette al pagamento del diritto di deposito o di sosta nella misura di L. 0.20 per ogni quintale di uva e per ciascun giorno (col minimo di L. 16 per carro e per giorno) per i primi due giorni di sosta.

Dopo i primi due giorni di giacenza saranno invece applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle Tariffe, quintuplicati.

La stessa tassa è dovuta sul peso totale della spedizione, quando l'operazione di carico non sia stata compiuta entro i termini prescritti dalle tariffe.

Alle spedizioni di uva di cui sopra, non sono applicabili le di-

sposizioni del comma *o*) delll'articolo 117 delle tariffe, eventualmente in vigore.

17. MANOVRE. — Stante l'obbligo di utilizzare i carri impiegati per i trasporti a carro completo a p. v. per l'intera portata o capacità, richiamasi l'attenzione delle stazioni sulla necessità che le manovre, e specialmente quelle a gravità, siano sempre eseguite con ogni cautela, allo scopo di evitare avarie di fusti e dispersioni di merce. Ricordasi inoltre il divieto assoluto di effettuare manovre a spinta quando trattisi di carri contenenti fusti pieni sovrapposti.

18. SORVEGLIANZA SUI TRASPORTI. — Per la sorveglianza dei carri carichi di uve e mosti in composizione ai treni, si richiama la rigorosa osservanza delle prescrizioni contenute nella circolare gialla del Servizio Movimento n. 10 del 15 aprile 1916.

Un'attiva particolare vigilanza dovrà esere esercitata nelle stazioni di partenza, in quelle di transito o di ricomposizione delle condotte e dei treni.

19. ANORMALITÀ NEI TRASPORTI. — Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa, tenendo conto degli aumenti stabiliti coll''Ordine di servizio numero 301-1915, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 45, per accertare se sussista effettivamente ritardo; quindi, siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con l'intervento di periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla lettera di porto dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti *segni di malattia* (*peronospera*), *di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione*. Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avaria ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avaria e se il ritardo, dato che sussista, senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avaria constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale non può essere impegnativo, ma che ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli Uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti, e dall'assumere impegni circa l'ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarìe alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (siano casse, ceste o fusti), si dovrà far tener presente ai periti che lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggetti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può, nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarie ad urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi, o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili, poichè non basta asserire, ma, in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

In casi di avarie di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alle rispettive Divisioni Movimento, affinchè queste possano provvedere ai necessari accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

20. Trasporti per la Francia e per la Svizzera — I trasporti di uva, mosto e vino diretti all'estero potranno essere effettuati, oltre che con carri ordinari:

a) con carri serbatoio Mv di proprietà privata, inscritti nel parco veicoli F. S. e muniti di targa metallica con la scritta « *per esportazione* »;

b) con carri serbatoio inscritti in parchi esteri e inviati in Italia a prendere carico a norma delle relative tariffe internazionali.

Per tali trasporti le stazioni si atterranno alle relative disposizioni speciali in vigore all'atto della presentazione della merce.

Le stazioni dovranno poi sempre curare l'assoluta nettezza,

sia esterna che interna, non solo di tutti i carri, ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine potrebbero respingere i trasporti, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la fillossera.

21. Spedizioni per e dagli scali di Milano. — La stazione di *Milano P. Ticinese* è ammessa a ricevere trasporti di uve fresche, uve pigiate e mosti, limitatamente alle provenienze dalle linee del Compartimento di Torino.

La stazione di *Milano Lambrate* viene esclusa dai trasporti di uva fresca, pigiata e mosto provenienti dalle linee sopracitate.

La stazione di *Milano P. G.* è ammessa a ricevere i soli trasporti a carro completo di mosto indirizzati alla Società dei magazzini generali ed alla Società Cooperativa ferroviaria suburbana di consumo, aventi entrambe binario di allacciamento colla stazione predetta.

La stazione di *Milano Centrale* è ammessa al ricevimento dei soli trasporti di uva fresca eseguiti, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, con treni diretti ed accelerati.

La stazione di *Milano Nuova Centrale* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a P. V. A. ed a P. V. O. a carro completo di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano S. Cristoforo* è ammessa a ricevere i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto a carro completo, purchè diretti a stabilimenti raccordati colla stazione stessa.

La stazione di *Milano P. Romana* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano P. Vittoria* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V. ed a P. V. A. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

22. Abilitazione di Ofantino ai trasporti a P. V. A. ed a P. V. O. — Come risulta dai relativi richiami nel Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914), du-

rante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a P. V. A., ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V. O., nonchè a ricevere trasporti a P. V. O. di recipienti vuoti destinati a trasportare prodotti vendemmiali.

23. SERVIZIO A P. V. A. A GENOVA P. B. (TERRALBA). — Il servizio a P. V. A. per le uve e mosti in arrivo a Genova Piazza Brignole, dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba anzichè allo scalo a G. V.

24. SERVIZIO CUMULATIVO CON LA NORD-MILANO - ESCLUSIONE DI MILANO TRANSITO LA LIBRERA DAI TRASPORTI A G. V. ED A P. V. A. — Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pag. 36 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, circa la esclusione di *Milano transito La Librera* dai trasporti a G. V. e P. V. A., e si fa perciò loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito predetto.

Sui relativi documenti di trasporto, le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni devono seguire per passare sulle linee della Nord-Milano.

25. CARTELLINI, ETICHETTE, LISTINI E MOD. M-167. — Per facilitare il compito del personale di manovra e dei treni, pel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e di mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si dovrà far uso dei cartellini mod. M.246*g* (*Uva*) e M-246*h* (*Mosto*) di cui al « Prospetto dei cartellini delle etichette, ecc. », pubblicato coll'Ordine di servizio n. 38-1915.

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Pei carri serbatoi che viaggiano a vuoto, si dovrà far uso delle etichette mod. M.265.

Nell'interno di ciascun carro chiuso od aperto, con o senza copertone, dovrà essere collocato, in un punto visibile ed assicurato ad uno dei recipienti, anche un terzo cartellino completato regolarmente.

Le stazioni che si trovassero ad avere eccedente un carro senza la relativa contabilità, dovranno inoltrato a destinazione, con spedizione in servizio, in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo, o, mancando questi, in base a quelle risultanti dal cartellino posto nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere allo immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria.

Qualora si renda necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico o di scorta il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica del peso e della merce, redigendo la prima parte del processo verbale.

Sul margine superiore destro dei documenti di trasporto si dovranno applicare i listini mod. M-227*h* (*Uva*) o M-272*i* (*Mosto*).

Ai carri contenenti recipienti vuoti dovranno essere applicati i cartellini mod. M-246*m* (*Recipienti vuoti*).

Sui relativi documenti di trasporto dovrà ingommarsi il listino mod. M-272*n*.

Per i trasporti vendemmiali di cui il presente Ordine di servizio, esclusi quelli di uva da tavola, le stazioni restano esonerate dall'emissione del mod. M-167.

26. Classificazione dei trasporti provenienti dalle Puglie e dall'Emilia. — Allo scopo di assicurarne il regolare inoltro, in considerazione delle lunghe distanze che debbono percorrere, i carri di uva e mosto provenienti dalle Puglie e dall'Emilia vengono distinti, in relazione alla loro destinazione, nei gruppi seguenti:

1° *gruppo* — carri per oltre Foggia fino a Bologna; carri per oltre Bologna verso Bagni della Porretta e verso Poggio Rematico;

2° *gruppo* — carri per oltre Rimini verso Ferrara;

3° *gruppo* — carri per oltre Bologna fino a Parma, per oltre Bologna fino a Verona ed oltre (via Isola della Scala); carri per oltre Modena verso Mantova, per oltre Parma verso Spezia;

4° *gruppo* — carri per oltre Parma fino a Brescia compresa (via Piadena);

5° *gruppo* — carri provenienti da Foggia e da stazioni al sud di Foggia per oltre Novi verso Alessandra ed oltre, verso Voghera fino a Rogoredo (esclusa e fino a Piacenza (esclusa);

6° *gruppo* — carri per oltre Parma fino a Milano P. R.; carri per oltre Pavia verso Mortara;

7° *gruppo* — carri per oltre Milano P. Romana, esclusi quelli del gruppo 8°;

8° *gruppo* — carri per oltre Milano P. Garibaldi verso Chiasso ed oltre;

9° *gruppo* — carri per oltre Borgo S. Donnino verso Cremona, Treviglio, Bergamo, Lecco, per oltre Lecco fino a Chiavenna, Sondrio, Albate C. (esclusa), per oltre Bergamo fino a Seregno (esclusa), Monza (esclusa), per oltre Treviglio fino Ospitaletto B. e fino Milano Lambrate;

10° *gruppo* — carri provenienti da stazioni al nord di Foggia per oltre Piacenza verso Voghera.

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle, una etichetta col numero in cifre arabiche del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Queste etichette dovranno essere incollate solidamente essendo della massima importanza che esse non abbiano a distaccarsi e di evitare che per effetto della loro mancanza i carri debbano essere scartati ai transiti.

Le stazioni di Foggia e Faenza dovranno applicare le etichette eventualmente mancanti e farne rapporto alla propria Divisione Movimento.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate in ordine alfabetico le stazioni comprese nei dieci gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

27. Trasporti da e per le stazioni al sud di Brindisi. — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti di uva e mosti prove-

nienti da stazioni della linea Lecce-Gallipoli, dalle ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne, dovranno dalla Divisione Movimento di Bari essere stabiliti i treni facoltativi con i quali, di preferenza, i trasporti stessi debbono inoltrarsi.

28. Condotte. — Per regolare i trasporti delle uve e dei mosti e quelli dei carri vuoti e dei recipienti vuoti sulle linee sulle quali si addensano in maggior quantità i trasporti vendemmiali, sono istituite speciali condotte normali ascendenti e discendenti coi treni e secondo gli itinerari risultanti da apposito fascicolo tascabile che verrà distribuito a tutto il personale interessato.

Le condotte stesse sono specializzate per l'inoltro dei trasporti anzidetti, e perciò non debbono essere mai utilizzate promiscuamente con altri trasporti.

Qualora, nel periodo della campagna vendemmiale, le stazioni dovessero utilizzare eccezionalmente i treni delle condotte per l'inoltro di altri trasporti, dovranno avvisarne le stazioni capotronco interessate e le rispettive Divisioni Movimento.

Per contro, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali pei quali sono stabilite le apposite condotte.

29. Condotte normali ascendenti da Brindisi. — In partenza da Brindisi sono istituite quattro condotte normali dirette a Foggia, contraddistinte coi numeri 2, 4, 6, 8, aventi tutte una forza disponibile di 900 tonnellate.

Queste condotte non sono vincolate ad alcuna condizione di composizione.

30. Condotte normali ascendenti da Foggia. — In partenza da Foggia vengono stabilite le cinque condotte seguenti:

Condotte N. 12 e 16 per Faenza.
» » 10 e 14 per Milano P. Sempione.

Queste condotte hanno una forza di trazione disponibile di 900 tonnellate sull'intero loro percorso e debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri che sono loro applicati.

Le condotte n. 10 e 14 dovranno trasportare soltanto carri dei gruppi 6, 7, 8. Una di tali condotte potrà però essere completata con carri del gruppo 9 purchè questi ultimi siano ubicati in modo da essere distaccati a Parma od a Borgo S. Donnino con una sola manovra. Anche i carri del gruppo 5 potranno essere utilizzati per completare la prestazione di una di tali condotte purchè il gruppo stesso venga ubicato in modo che possa essere distaccato con una sola manovra.

Condotta N. 40 per Novi S. Bovo, via Caserta, Roma, Sampierdarena.

Questa condotta non dovrà avere un peso lordo superiore alle 450 tonnellate; sarà composta di carri del gruppo 5 e potrà, ove del caso, essere completata con carri dei gruppi 7, 8.

I carri che la compongono, da Novi S. Bovo, proseguiranno a destino coi treni merci più diretti.

Per evitare che, all'inizio della campagna vinicola, i carri di trasporti vendemmiali giungano a Faenza alla spicciolata, la stazione di Foggia potrà trattenere i carri stessi fino a 48 ore per formare, anche a giorni alternati, una delle condotte stabilite.

Non appena l'entità dei trasporti lo consenta, la stazione di Foggia dovrà provvedere alla effettuazione delle condotte 10 e 14; dette condotte dovranno effettuarsi in precedenza alle altre destinate a Faenza.

La condotta N. 40 potrà effettuarsi soltanto quando rimangano trasporti che ne giustifichino l'effettuazione dopo la formazione completa delle condotte 10-14-12-16.

I carri di trasporti vendemmiali in arrivo a Castellammare Adriatico dalle stazioni al nord di Foggia e dalla linea di Sulmona, dovranno da Castellammare Adriatico essere riuniti per gruppi ed inoltrati con i treni merci ordinari od anche con le condotte stabilite qualora abbiano prestazione disponibile. La stazione di Castellammare Adriatico potrà trattenere i carri stessi anche 24 ore qualora possa formare apposito treno.

Le stazioni intermedie della tratta da Foggia a Rimini che aggiungono alle condotte debbono ubicarli nei gruppi stabiliti ed ogni infrazione verrà rigorosamente punita.

31. Condotte normali ascendenti da Faenza. — Coi carri di trasporti vendemmiali in arrivo dalla linea Foggia-Ancona la sta-

zione di Faenza provvederà all' effettuazione delle condotte seguenti:

Condotta N. 18 per Milano P. Sempione (carri dei gruppi 6, 7, 8, distinti per gruppi).
» » 20 per Bergamo, via Borgo S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri del gruppo 9).

L'inoltro dei carri dei gruppi 3, 4, 5 e 10 verrà effettuato con i treni merci ordinari e straordinari da stabilirsi dalla Divisione Movimento di Bologna.

La condotta N. 18, dovrà essere utilizzata fino alla forza disponibile di 900 tonnellate; non dovrà però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

32. Condotte normali ascendenti da Reggio Emilia. — In partenza da Reggio Emilia sono istituite le 5 condotte seguenti:

Condotta N. 22 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6, 7, 8, distinti per gruppi).
» » 24 per Milano P. Sempione (carri dei gruppi 6, 7, 8, distinti per gruppi).
» » 26 per Bergamo, via Borgo S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri del gruppo 9).
» » 28 (come le condotte N. 22 e 24).
» » 30 per Alessandria, via Piacenza-Voghera (carri del gruppo 10).

Le condotte 22, 24 e 28 avranno una forza disponibile di trazione di 900 tonn.; non dovranno però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

33. Trasporti da Rubiera. — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Divisione Movimento di Bologna, appoggierà di massima a Reggio Emilia per la ricomposizione, i propri carri di uva e mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio Emilia possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

34. Condotte normali ascendenti da Carpi, da Rolo Novi, da Suzzara e da Modena. — Per l'inoltro dei trasporti provenienti dalle stazioni di Suzzara, Gonzaga Reggiolo, Rolo Novi, Carpi e Modena sono istituite le 5 seguenti condotte:

Condotta N. 32 da Carpi per Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 6, 7, 8, 10).

» » 34 da Carpi per Bergamo, via Modena-Parma-B. S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri dei gruppi 9 e 4, esclusa Brescia).

» » 36 da Rolo-Novi a Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 4, esclusa Brescia, 6, 7, 8, 9, 10).

» » 38 da Suzzara a Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 4, esclusa Brescia, 6, 7, 8, 9, 10).

I carri dei gruppi 9 e 10 viaggianti colle condotte 32, 34, 36 e 38 saranno trattenuti rispettivamente a B. S. Domino, a Piacenza e fatti preseguire a destino colle condotte 26, 30.

I carri del gruppo 4 viaggianti con le condotte sopra indicate verranno trattenuti a Parma e fatti proseguire con i treni merci ordinari.

I carri per Brescia (loco) da escludersi dalle condotte 34, 36 e 38 verranno istradati per la via Modena-Verona con i treni merci ordinari.

35. Condotte normali discendenti. — Per l'invio verso le Puglie del materiale vuoto e dei recipienti vuoti destinati a prendere carico di uve e di mosti si istituiscono le seguenti condotte:

Condotta N. 1 da Milano P. Sempione a Napoli (via Bologna-Falconara-Orte).

» » 3 da Ferrara a Foggia
» » 5 da Ferrara a Foggia } (via Rimini).
» » 7 da Ferrara a Foggia

» » 9 da Roma a Foggia (via Caserta-Benvenuto).

» » 11 da Napoli a Foggia (via Caserta-Benvenuto).

» » 13 da Napoli a Potenza.

Al proseguimento del materiale vuoto oltre Foggia ed oltre Potenza, provvederà la Divisione di Bari coi treni più convenienti.

I carri serbatoio vuoti che viaggiano con le condotte discendenti 1, 3, 5, 7 dovranno essere trattenuti dalla stazione di Falconara che li inoltrerà su Foggia possibilmente con apposito treno e ad ogni modo raggruppati con le condotte stabilite.

36. Ritardo dei treni delle condotte. — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare l'andamento degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima staione capo-tronco che incontra e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

37. Trasporti vendemmiali dal Piemonte. — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Bra, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale, Novi-Tortona-Castel S. Giovanni, le Divisioni Movimento interessate, previ accordi fra loro e colle Divisioni Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze, Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo, seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni di Nizza M., Alice Belcolle e Mombaruzzo, diretti a Mortara ed oltre, verso Milano ed oltre Casale verso Vercelli, seguiranno la via di Nizza M.-Asti-Casale-Mortara.

La stazione di Nizza Monf. tratterrà i carri provenienti dalle stazioni da Alba a Calamandrana e diretti alle località sopra citate fino a completare le prestazioni disponibili dei treni che effettua su Asti; i restanti carri proseguiranno per la via anormale di Alessandria.

Per l'inoltro dei trasporti verso Asti, Casale, Mortara viene istituita la condotta N. 48 da Nizza M. a Milano P. R., la quale

a Casale ed a Mortara troverà immediato proseguimento pei carri diretti verso Vercelli e verso Novara.

I carri che eccedessero la portata della condotta N. 48 dovranno essere appoggiati ad Alessandria.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

Pel rifornimento di carri vuoti sono istituite due condotte, N. 15 e 17, in partenza da Milano P. Sempione destinate l'una a Nizza M. (via Mortara-Casale-Asti), l'altra ad Alessandria (via Mortara-Torreberetti).

38. Condotte da effettuarsi in caso di interruzione delle linee litoranee. — Quando, per prolungate interruzioni delle linee litoranee, si riconoscesse la necessità di deviare le condotte, dovranno osservarsi le disposizioni seguenti:

I. *Condotte ascendenti.*

a) *Interruzione al sud di Foggia.* — La Divisione di Bari, a seconda del punto in cui si determinerà l'interruzione, provvederà a riportare i trasporti a Foggia seguendo gli istradamenti di: Taranto-Bari; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Barletta; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Rocchetta-Foggia; ovvero Taranto-Metaponto-Potenza-Rocchetta-Foggia.

La Divisione di Bari, ove lo ritenga opportuno, potrà però istradare sulla Potenza-Salerno-Mercato S. Severino-Cancello-Caserta i carri del gruppo 5 ed eventualmente dei gruppi 7 ed 8, che dovrebbero costituire la condotta normale ascendente N. 40, e che da Caserta proseguirebbero su Novi coll'orario della condotta stessa.

I treni deviati sulle precitate linee non dovranno avere un peso superiore alle 450 tonnellate e non saranno vincolati ad alcuna condizione circa il raggruppamento dei carri.

b) *Interruzione al nord di Foggia fino a Falconara.* — Si effettueranno da Foggia 4 condotte, N. 102, 104, 106, 108, del peso

lordo di tonnellate 700 ciascuna, sulla linea Benevento-Caserta-Cassino-Roma.

Da Roma proseguiranno su Faenza per la via di Orte-Terni-Foligno-Falconara.

c) *Interruzione a nord di Falconara.* — Si effettueranno da Ancona 4 condotte, N. 110, 112, 114 e 116, del peso lordo di 420 tonnellate ciascuna, sulla linea Foligno-Terontola-Pontassieve.

Di queste quattro condotte

la 114 preseguirà su Milano P. Sempione, via B. S. Lorenzo-Faenza-Bologna-Parma;

la 110 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M. Pistoia-Bologna-Parma;

la 112 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M.-Pisa-Sarzana-Fornovo-Borgo S. Donnino-Piacenza;

la 116 proseguirà su Novi S. Bovo, via Firenze C. M.-Pisa-Spezia-Sampierdarena.

Quest'ultima dovrà essere composta con carri del gruppo 5 ed eventualmente completata con carri dei gruppi 7 e 8.

d) *Interruzione contemporanea fra Brindisi e Foggia e tra Foggia e Ancona.* — Si effettueranno quattro condotte, N. 118, 120, 122 e 124, sulla linea Brindisi-Metaponto-Cancello-Caserta, le quali proseguiranno da Caserta su Roma con l'orario delle condotte 102, 104, 106, 108 contemplate nel caso sub *b*) che hanno origine da Foggia e che sono dirette a Faenza, via Orte-Terni-Foligno-Falconara.

La Divisione di Bari provvederà nel modo più opportuno per portare i trasporti vendemmiali delle proprie stazioni sulla via seguita dalle precitate 4 condotte da Brindisi, e qualora ne ravvisi la convenienza, potrà prendere accordi colle Ferrovie Salentine per deviare una parte dei trasporti di cui si tratta, direttamente su Francavilla Fontana, a sollievo di Brindisi.

e) *Interruzione della linea Spezia-Genova.* — La condotta ordinaria N. 40, in partenza da Foggia per Novi S. B., sarà deviata sulla linea Sarzana-Parma-Piacenza-Voghera e destinata ad Alessandria pel riordino (condotta N. 126).

II. *Condotte discendenti.*

Nei casi di interruzione della linea adriatica, per l'inoltro del materiale vuoto si stabiliscono due condotte discendenti, N. 101-103, da Milano P. Sempione a Foggia, via Parma-Sarzana-Pisa-Roma-Caserta-Benevento.

39. Statistica dei trasporti vendemmiali. — Per poter seguire l'andamento dei trasporti vendemmiali, le stazioni dovranno compilare le statistiche seguenti:

a) *Statistica giornaliera* dei carri, distinti per tipo, caricati con recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce.

Per questa statistica le stazioni faranno uso di appositi listini conformi al modello allegato, che rimetteranno ogni sera alla rispettiva Divisione Movimento, la quale, a sua volta, ne riepilogherà subito i dati su apposito prospetto, che dovrà essere spedito giornalmente al Servizio Movimento.

b) *Statistisa complessiva* dei carri carichi di recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce, giornalmente arrivati e partiti, distintamente per stazioni di provenienza e di destinazione.

Per la compilazione di questa statistica le stazioni faranno uso dei moduli M-195 (foglio doppio) o M-195ª (foglio semplice), a seconda dell'entità dei trasporti da registrare.

I moduli così compilati dovranno essere inviati, *a campagna ultimata*, alla rispettiva Divisione Movimento, la quale, presane visione, li trasmetterà al Servizio Movimento riuniti per stazioni ed in ordine cronologico, insieme ad una *relazione dettagliata sull'andamento dei trasporti vendemmiali.*

Non sono da compredersi nelle statistiche di cui ai punti *a*) e *b*) i carri in transito, fatta eccezione per quelli ricevuti da altre Ferrovie o consegnati ad altre Ferrovie che dovranno essere compresi nelle statistiche delle stazioni F. S. a contatto, le quali li considereranno come carico o scarico locale.

Le statistiche dovranno essere compilate per il periodo dal 1° settembre al 31 ottobre da tutte le stazioni dei Compartimenti

di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Reggio C., Palermo; per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle del Compartimento di Bologna e per il periodo dal 1° settembre al 30 novembre da quelle del Compartimento di Bari.

I prospetti mod. M-195 ed M-195ª saranno forniti dal Servizio Movimento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

Allegato all'Ordine di servizio n. 6v -1917.

FERROVIE DELLO STATO

Stazione di .... Alla Divisione Movimento

di ....

Carri utilizzati per trasporti vendemmiali.

GIORNO	Carri caricati di uva, uva pigiata, mosto vino e vinacce					Carri caricati di recipienti vuoti		
	serbatoi		coperti	scoperti	TOTALE	coperti	scoperti	TOTALE
	F. S.	di altre ferrovie e di privati						

.... 1917

Il Capo Stazione

....

SENTENZE

Caffè ristoratore di stazione - Stato di guerra - Riduzione di locali per uso dell'Autorità militare - Divieti della stessa Autorità pregiudizievoli all'esercente - Danni - Inammissibilità - Riduzione di canone.

Al concessionario di un caffè-ristorante, a cui l'Amministrazione ferroviaria abbia ritolta una parte dei locali affittatigli per metterli a disposizione dell'Amministrazione militare durante la guerra, è dovuta soltanto una riduzione del canone proporzionata alla entità di quei locali e non anche una ulteriore riduzione a titolo di indennizzo per diminuiti profitti a causa della particolare destinazione data agli ambienti ritolti.

I divieti che per fatto dell'Autorità militare e in dipendenza dello stato di guerra potessero ricadere sull'esercizio di un caffè-ristorante, non danno al concessionario alcun diritto a riduzione di canone.

TRIBUNALE ROMA. — Sentenza 7; 16 marzo 1917 (*Est. Pasquera*) — Castano Luigi contro FF. Stato.

DIRITTO.

Sull'intervento del Ministero deve osservare il Tribunale che il contegno dell'Amministrazione, nella fase delle trattative antecedenti alla sua chiamata in giudizio, non autorizzava il Castano a ritenere che anche nel giudizio l'Amministrazione avrebbe eccepito la responsabilità dell'Amministrazione militare. Nel giudizio l'Amministrazione non ha mai declinato il contradittorio, e la chiamata del Ministero della guerra è un atto e fatto superfluo della causa, perchè nel giudizio soltanto l'Amministrazione delle

ferrovie — come questa riconosce — può stare, essendo la concedente del locale, e colei che lo ha ritolto al Castano.

Perciò il Ministero deve essere messo fuori lite. Nè vale dire che alla detta chiamata il Castano fu indotto perchè prima del giudizio furono le Ferrovie stesse che gli additarono come unico e vero contradittore l'Amministrazione militare, e nel giudizio tacquero, e portarono le loro conclusioni a conoscenza del patrocinio del Castano quando la relazione della causa in udienza era cominciata. Il Castano, riteneva, come giustamente ritiene negli atti della causa, che il Ministero debba essere estromesso, e che il contraddittorio sia legittimamente istituto in confronto della sola Amministrazione delle ferrovie; le spese della chiamata non necessaria devono essere perciò poste a sua carico.

Nel merito, con il contratto 21 marzo 1915 le Ferrovie concedevano al Castano un locale destinato ad esercirvi il Caffè-ristoratore annesso alla stazione di Treviso; e non potendo ritenersi che con ciò le Ferrovie abbiano garantito in alcun modo l'esercizio stesso, non si può neanche prescindere dalla considerazione che l'importanza ed il valore del locale, e del canone corrispettivo, deve essere commisurata a questa destinazione del locale concesso.

E poichè non è controversa la riduzione di locali patita dal Castano, poichè la sala che gli fu ritolta doveva innegabilmente — per la sua stessa ubicazione — assorbire una quota considerevole del fitto, il Castano che più non godette del locale prospiciente i binari, ha diritto, per i principî riconosciuti all'articolo 1578 C. C., ad una riduzione del canone corrispondente alla mancata disponibilità del locale, tenuto conto dell'uso di esso.

Non egualmente fondata si palesa la pretesa del Castano, il quale nel criterio valutativo di tale riduzione vorrebbe accogliere anche l'*entità del danno* conseguente alla *occupazione* e nuova particolare *destinazione* del locale prospiciente i binarî.

È rilevante osservare che il patrocinio del Castano nelle sue note d'udienza rimprovera alla difesa delle Ferrovie la confusione fra la domanda di riduzione e una pretesa domanda di indennizzo, e soggiunge che non ha mai pensato a chiedere un indennizzo; ma tale distinzione fatta dalla difesa delle Ferrovie deriva dal

modo come è congegnata la domanda dell'attore, il quale, fin dagli atti iniziali della lite, non ha tralasciato un sol momento di addentellare alle domande di riduzione di canone il criterio del danno derivante dalla destinazione del locale ritolto ad uso di infermeria e dal divieto di smerciare vino, mentre avrebbe dovuto limitarsi a chiedere la riduzione per la obbiettiva riduzione di un locale destinato ad uso di caffè-ristoratore, proporzionandola alla importanza dei singoli locali. Tale è il solo criterio che possa accogliersi nella subbietta materia, nella quale l'evento è fortuito, e la concedente non può essere tenuta a risarcire danni derivanti da forza maggiore.

Siccome non l'esercizio, ma il locale destinato a quell'esercizio, e il conseguente godimento del locale, formarono oggetto del contratto, può la destinazione degli ambienti influire sulla ripartizione del canone corrispettivo a ciascuno di essi; ma non può accogliersi fra i criteri valutativi la nausea destata negli avventori dalla vicinanza di una infermeria impregnata di antisettici, nè i divieti che per fatto dell'Autorità militare, e in dipendenza dello stato di guerra, potessero ricadere sull'esercizio.

Perciò limitata la domanda dell'attore al diritto di conseguire una riduzione del fitto, proporzionata non all'entità del danno, ma alla mancata, disponibilità del locale prospiciente i binari e alla sua contrattuale destinazione, appare necessario lo intervento del perito, invocato subordinatamente dall' attore, perchè valuti la porzione di canone alla quale possa ragguagliarsi il godimento del detto locale, e tenga conto al fine compensativo dell'utilità che le Ferrovie hanno inteso di procurare, al Castano, accordandogli un'area nell'interno della stazione. La eventuale minorazione che possa emergere nel godimento dell'esercizio, non può formare oggetto di perizia perchè le Ferrovie non intendevano nè potevano garentire l'esercizio per sè stante, ma dovevano garentire il locale ad uso di caffè-ristoratore; e tutte le modalità, norme, divieti e concessioni che si leggono nel capitolo, sono poste nell'interesse del pubblico, e l'osservanza di esso alla quale le parti si vincolavano per contratto, non trasformava l'oggetto vero ed unico del contratto, il locale.

P. Q. M. — Il Tribunale (*omissis*). Nomina perito l'ing. pro-

fessore Giuseppe Tosello, domiciliato in Treviso, perchè previo giuramento da prestare dinanzi a un giudice del Tribunale di Treviso, per la cui delegazione richiede il signor presidente di quel Tribunale, tenendo presente gli atti e documenti della causa ed i rilievi delle parti, risponda al seguente quesito: « Dica il pe-« rito, ripartendo l'affitto fra gli ambienti locati dalle Ferrovie « al Castano, e tenuto conto della ubicazione, utilità, accesso ed « importanza del locale prospiciente i binari, quale sia l'ammon-« tare di riduzione del canone per l'occupazione del detto locale; « e se possa tale riduzione essere compensata, in tutto o in parte « dalla concessione di un'area che le Ferrovie hanno accordata al « Castano nell'interno della stazione, tenuta presente la ubica-« zione di essa ».

MASSIMARIO

—

Trasporti - Stato di guerra - Clausola del rischio e pericolo.

Il Regio decreto 15 aprile 1915, n. 672, il quale concede alle Ferrovie la facoltà di accettare le merci a tutto rischio e pericolo del mittente, sancisce una presunzione *juris tantum* di irresponsabilità del vettore per i danni derivanti dal contratto di trasporto.

TRIBUNALE DI BRENO. — Sentenza 17 giugno 1917 — Baffelli C°. FF. Stato.

NOTA. — La tesi si dibatte in giurisprudenza sugli effetti della clausola «del rischio e pericolo» fu già diversamente decisa da numerose sentenze le quali si sono informate a queste due teoriche. Per alcune, quella clausola sancisce una irresponsabilità assoluta (presunzione *juris et de jure*) del vettore per qualunque caso d'inadempienza ed in tale senso vedansi ad es. le sentenze: del Tribunale di Genova, 2 marzo 1917 in causa Clerici (Boll. 1917/IV/125) — del Tribunale di Sarzana, 24 febbraio in causa Vignola — del Tribunale di Lodi, 16 marzo in causa Ferrari ed in causa Franzosini (Boll. 1917/IV/125).

Altre sentenze invece deducono dalla clausola in parola una irresponsabilità relativa (presunzione *juris tantum*), la quale cioè può essere distrutta dalla prova contraria della colpa delle Ferrovie. Così ad es.: il Tribunale di Milano, 24 maggio 1916 in causa Orlandi (Boll. 1916/IV/249) — il Tribunale di Pistoia, 22 febbraio 1917 in causa Giannini (Boll. 1917/IV/117) — il Tribunale di Rovigo, 7 maggio 1917 in causa Biasoli — il Tribunale di Lucca, 19 aprile in causa Millul, nella quale per altro si dichiara la irresponsabilità assoluta quando si tratti di trasporti in regioni dichiarate in istato di guerra (Ord. di serv. n. 301 — Boll. 1915/II/1129).

Finalmente qualche rara sentenza, pur aderendo alla teorica della presunzione *juris tantum*, è venuta poi a statuire che spetti al vettore di fornire la prova che nelle anormalità dei trasporti producenti un danno per avaria, ritardo o perdita, esista un rapporto di causalità con le contingenze belliche. Questa tesi fu di recente ripudiata dalla Corte di Appello, 2ª Sezione, di Venezia, che con dotta ed esauriente sentenza 15 maggio (*Est.* Tombolan P. Pres. — ved. Rivista Acque e Trasporti, 1917/1/129) in causa Società Veneta e Scoccimaro-Fabris, nel dichiarare la piena costituzionalità del R. D. 15 aprile 1915 e la sua applicabilità anche nei riguardi delle ferrovie concesse all'industria privata, ha fatto plauso alla teorica della inversione dell'onere della prova, giudicando che incombe all'attore l'obbligo di provare che la inadempienza sia dovuta a causa estranea alle speciali condizioni create al servizio ferroviario dallo stato di guerra.

ANNO X - N. 36

6 SETTEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, settembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C

DECRETO LUOGOTENENZIALE 24 *agosto* 1917, *n.* 1306, *riguardante la soppressione della Commissione e la istituzione della Direzione generale del traffico marittimo presso il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i ministri dei trasporti marittimi e ferroviari, del tesoro, della marina, della guerra, delle armi e munizioni, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Commissione per il traffico marittimo, di cui ai decreti Luogotenenziali 7 febbraio 1916, n. 90, e 16 luglio 1916, n. 879, è soppressa.

Art. 2.

Presso il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari è istituita temporaneamente la Direzione generale del traffico marittimo.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 agosto 1917, n. 203.

Alla Direzione generale del traffico marittimo è affidato il compito di trattare le questioni riguardanti:

la costruzione del nuovo naviglio mercantile;

la protezione ed i premi per le costruzioni navali;

l'acquisto di naviglio da parte dello Stato o di privati;

gli accordi col Ministero della marina per la requisizione delle navi nazionali;

la determinazione dei compensi di requisizione;

il noleggio del naviglio nazionale ed estero;

la ripartizione del naviglio disponibile fra le Amministrazioni dello Stato, eccezione fatta delle navi nemiche sequestrate;

le disposizioni ed il controllo circa l'utilizzazione del naviglio mercantile, anche libero, in ordine alla natura dei trasporti effettuati e da effettuarsi, agli itinerari ed alla durata dei viaggi, alle soste nei porti per operazioni di commercio o per riparazioni e lavori;

la compilazione dei rendiconti occorrenti alla ragioneria del Ministero per la liquidazione dei compensi dovuti agli armatori delle navi requisite, noleggiate o sequestrate, nonchè di tutte le spese relative a trasporti marittimi ordinati dal Ministero.

La Direzione generale del traffico marittimo provvede, di concerto con la Direzione generale della marina mercantile, agli affari riguardanti:

i naufragi ed i ricuperi, eccezione fatta per quelli determinati da cause di guerra;

le assicurazioni marittime ordinarie o di guerra;

il trattamento economico e disciplinare del personale di bordo, e controversie relative, salva l'applicazione del decreto Luogotenenziale 8 marzo 1917, n. 474;

i premi per proteggere e sviluppare il traffico marittimo.

La Direzione generale del traffico marittimo provvede, di concerto con l'ispettorato dei servizi marittimi, alle pratiche riguardanti:

l'utilizzazione del naviglio di Società sovvenzionate per viaggi straordinari per trasporto di merci;

lo studio di nuove linee di navigazione e relative concessioni e convenzioni.

Art. 3.

Le Amministrazioni dello Stato richiederanno al ministro dei trasporti il naviglio del quale hanno bisogno, fornendo nello stesso tempo gli elementi necessari per determinare l'ordine di precedenza.

Il ministro dei trasporti promuoverà il parere di uno speciale Comitato in ordine al riparto del naviglio disponibile fra le Amministrazioni dello Stato, per lo spostamento dall'una all'altra Amministrazione del naviglio assegnato e per l'esame dell'utilizzazione del naviglio stesso. Tale Comitato sarà costituito da un rappresentante di ciascuna delle seguenti Amministrazioni:

Ministero dell'interno;
Ministero della guerra;
Ministero delle armi e munizioni;
Ministero della marina;
Ministero di agricoltura;
Ministero dell'industria, commercio e lavoro;
Ferrovie dello Stato.

Il direttore generale del traffico marittimo presiederà tale Comitato.

Art. 4.

Il ministro dei trasporti nominerà speciali Comitati, da rinnovarsi al 1° luglio di ogni anno, per lo studio delle questioni di massima e per consulenza su casi particolari.

I membri di tali Comitati saranno scelti fra gli specialisti indicati al secondo comma dell'articolo 4 del decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 285, relativo alla costituzione del Consiglio superiore della marina mercantile, oltrechè fra altre persone di riconosciuta competenza professionale.

Art. 5.

Ai componenti dei Comitati di cui agli articoli 3 e 4, che non risiedano in Roma, saranno dovute le indennità di viaggio e di

soggiorno. Per i funzionari dello Stato tali indennità saranno liquidate nella misura stabilita dalle disposizioni in vigore per le indennità di trasferimento e di missione. Per gli estranei esse sono stabilite in lire 20 per ogni giorno di adunanza e di viaggio, oltre al rimborso delle spese effettivamente incontrate per il viaggio in prima classe per ferrovia o sui piroscafi.

Art. 6.

Il direttore generale del traffico marittimo fa parte di diritto del Consiglio superiore della marina mercantile e del Comitato permanente del detto Consiglio superiore.

Art. 7.

Per il funzionamento della Direzione generale del traffico marittimo, il ministro dei trasporti potrà valersi del personale attualmente addetto all'ufficio della soppressa Commissione del traffico marittimo e di altro personale reclutato con le norme dell'articolo 5 del decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, e dell'articolo 16 del decreto Luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 294.

Il direttore generale è nominato con decreto Reale, su proposta del ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 8.

I fondi occorrenti per il funzionamento della Direzione generale del traffico marittimo, da contenersi per l'esercizio finanziario 1917-918 nel limite massimo di lire 150,000 saranno, con decreto del ministro del tesoro, inseritti in appositi capitoli del bilancio del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 agosto 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI — CARCANO — DEL BONO — GIARDINO — DALLOLIO — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO 26 *agosto* 1917 *del Commissario generale per i combustibili nazionali, relativo all'organizzazione dei servizi per le ligniti* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE
PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visti i decreti Luogotenenziali 7 gennaio 1917, n. 35, 22 febbraio 1917, n. 261, 26 aprile 1917, n. 696, e 5 agosto 1917, n. 1215;

Ritenuto che ai Comitati di mobilitazione industriale ed agli uffici tecnici per gli approvvigionamenti delle materie prime per gli esplosivi possono utilmente essere delegate funzioni anche nei riguardi della produzione e distribuzione dei combustibili nazionali;

D'accordo col ministro delle armi e munizioni;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 agosto 1917, n. 204.

DECRETA:

Art. 1.

I Comitati regionali di mobilitazione industriale provvedono:

a) all'accertamento delle quantità di combustibili da assegnare mensilmente agli stabilimenti agricoli e industriali a norma dell'articolo 5;

b) alla concessione degli esplosivi e della benzina e di carburo di calcio nelle quantità occorrenti, ed alla vigilanza che le quantità concesse siano effettivamente impiegate negli usi cui sono destinate;

c) all'accertamento della buona utilizzazione dei combustibili da parte degli utenti, fatta eccezione pei gazometri;

d) alla vigilanza disciplinare sul personale impiegato nelle miniere, torbiere, stabilimenti e fabbriche di agglomerati;

e) agli esoneri dei militari in conformità della circolare 8 agosto 1917, n. 113613 del Ministero per le armi e munizioni, salvo i casi di cui all'art. 3;

f) ad ogni altro incarico che sia loro affidato dal Commissario generale nei riguardi della produzione e distribuzione dei combustibili nazionali.

Art. 2.

All'ufficio tecnico per gli approvvigionamenti delle materie prime per esplosivi è affidata:

a) la vigilanza tecnica sulle fabbriche di agglomerati, composti in tutto od in parte con combustibili nazionali, per assicurare che gli agglomerati stessi corrispondano nei loro elementi e nelle modalità di fabbricazione agli accordi presi ed alle prescrizioni stabilite dal commissario generale;

b) la vigilanza sulla produzione dell'alcool ad uso di combustibile e per la intensificazione della produzione stessa;

c) la distribuzione del coke, della pece, del catrame e dell'alcool ad uso combustibile, secondo le assegnazioni del commissario generale per la parte non riservata ai bisogni del munizionamento;

d) la vigilanza sulla esecuzione dei provvedimenti relativi alla distribuzione della sansa e dei combustibili derivati dalla distillazione della legna, della lignite, della torba e della segatura quando la distillazione abbia luogo nell'interesse del munizionamento.

Per provvedimenti relativi ai petroli ed agli oli pesanti nazionali il commissario generale può avvalersi dell'Ufficio combustibili liquidi (armi e munizioni).

Art. 3.

Per le miniere e fabbriche di agglomerati esercitate direttamente dallo Stato, e nei casi d'urgenza, gli esoneri dei militari sono accordati direttamente dal Ministero armi e munizioni in base a richiesta del commissario generale che ne assume la responsabilità.

Art. 4.

Per l'esercizio delle attribuzioni di cui all'art. 1 i Comitati regionali di mobilitazione industriale si avvalgono:

1° degli uffici militari di vigilanza sulle miniere, torbiere, e fabbriche di combustibili nazionali nei casi di cui alla lettera *d)* dell'art. 1° e per l'istruttoria delle domande di somministrazione d'esplosivi, benzina e carburo di calcio, nonchè di quelle di esonero a norma delle lettere *b)* ed *e)* dell'articolo stesso;

2° dell'associazione utenti caldaie a vapore e dei periti prefettizi per gli accertamenti di cui alla lettera *a)* dell'articolo stesso secondo norme da stabilirsi in separata ordinanza.

Art. 5.

Gli uffici militari di vigilanza provvedono:

a) all'accertamento della regolarità delle spedizioni in conformità degli ordini del commissario generale;

b) all'accertamento che il combustibile spedito non sia frammisto ad altre materie e corrisponda alla qualità di normale pro-

duzione ed alle condizioni stabilite nei riguardi delle grigliature e del grado di umidità;

c) al ricevimento ed istruttoria delle domande di esoneri e d'impiego di prigioneri, constatandone la necessità;

d) al ricevimento ed istruttoria delle domande per la concessione di benzina, esplosivi e di carburo di calcio, constatandone la necessità, determinando le quantità occorrenti ed accertando lo impiego effettivo della quantità concessa;

e) alla vigilanza sull'uso dei camions e delle vetture automobili destinate al trasporto od ai servizi inerenti alla produzione e distribuzione dei combustibili nazionali;

f) all'istruttoria d'ogni altra domanda che sia presentata dagli esercenti, escluse quelle d'indole tecnica;

g) alla vigilanza disciplinare sul personale;

h) a facilitare agli esercenti gli acquisti e la disponibilità di quanto loro occorre per l'esercizio della intrapresa, dando loro ogni aiuto e promuovendo dalle autorità competenti i relativi provvedimenti.

La vigilanza tecnica sulle miniere è affidata esclusivamente ai distretti minerari ed agli ispettori del Commissariato.

I capi dei distretti minerari procederanno o faranno procedere a visite nelle miniere sottoposte alla propria giurisdizione per accertarne la regolarità della lavorazione, prescrivere le norme tecniche necessarie e presentare al commissario generale le proposte per la intensificazione della produzione.

Art. 6.

Le spedizioni hanno luogo secondo gli ordini di precedenza stabiliti dal commisario generale.

In mancanza di particolari disposizioni, le spedizioni per conto del Consorzio degli approvvigionamenti hanno giornalmente la precedenza su quelle autorizzate a cura diretta delle miniere o torbiere.

Art. 7.

I preposti alla vigilanza hanno facoltà:

a) di rifiutare il carico e di far scaricare il combustibile non corrispondente alla qualità e condizioni stabilite;

b) di far procedere direttamente al carico quando gli esercenti non provvedano secondo l'ordine di precedenza stabilito.

Per tali operazioni il personale delle miniere, torbiere o fabbriche deve obbedienza ai preposti alla vigilanza e prestarsi anche con lavoro straordinario, restando la relativa spesa a carico dell'esercente.

L'accettazione del carico da parte dell'ufficio di vigilanza non esonera l'esercente da responsabilità per inosservanza degli ordini di precedenza nelle spedizioni, per la qualità del combustibile spedito e per la sua corrispondenza alle condizioni stabilite.

Art. 8.

In ogni miniera, nei luoghi di riunione del personale deve essere affisso l'avviso che per effetto degli articoli 3 del decreto Luogotenenziale 26 aprile 1917, n. 696 e 3 del decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215;

a) tutto il personale è soggetto alla giurisdizione militare a termini dell'art. 8 del R. decreto 26 giugno 1915, n. 993 e deve portare i distintivi assegnati al personale degli stabilimenti ausiliari;

b) le controversie disciplinari ed economiche fra industriali e maestranze sono deferite immediatamente al Comitato regionale di mobilitazione industriale che ha diritto di richiedere i libri paga;

c) le dimissioni, licenziamenti ed i passaggi del personale da una ad altra impresa possono aver luogo solo per autorizzazione del commissario generale che decide in merito inappellabilmente;

d) i contratti di lavoro in corso fra industriali e maestranze, qualunque sia la loro scadenza, s'intendono prorogati sino a tre mesi dopo la guerra, salvo le eventuali eccezioni o modificazioni consentite dal commissario generale.

Agli autocarri ed alle vetture automobili destinate a servizio delle suindicate intraprese sono applicati i contrassegni degli autocarri e vetture automobili addetti a stabilimenti ausiliari.

Art. 9.

Agli esercenti di miniere che intesifichino la produzione in guisa da avere un aumento normale:

a) sulla media di produzione nell'ultimo semestre per le miniere in piena attività;

b) sul minimo di produzione stabilita nei permessi attivi di ricerca e negli atti di concessione determinati d'autorità per le miniere nuove o di recente apertura.

È data facoltà di aumentare a titolo di premio i prezzi di vendita d'una percentuale pari alla percentuale dell'aumento conseguito, ma non oltre il 25 %.

L'aumento deve essere fatto su tutti i prezzi comunque ed in confronto di chiunque stabiliti.

Art. 10.

A norma dell'art. 13 del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 35, non può essere accordato il nulla osta per la vendita o cessione:

a) di miniere nuove o recentemente aperte all'esercizio, o di permessi di ricerca con facoltà di estrazione ed utilizzazione, quando non sia stato raggiuto il minimo di produzione stabilita negli atti di concessione o d'autorità;

b) di miniere già da tempo aperte all'esercizio, quando siasi verificata diminuzione in confronto della produzione media verificatasi negli ultimi sei mesi, od a giudizio del commissario generale o non sia stato raggiunto il grado di produttività conseguibile con una regolare coltivazione.

In ogni caso è condizione essenziale per il nulla osta che la ditta a cui favore è richiesta la cessione s'impegni ad intensificare la produzione oltre un minimo stabilito e dia all'uopo determinata idonea garanzia.

Gli esercenti possono chiedere un riesame delle determinazioni sui minimi di produzione e sui gradi di produttività delle miniere. Su tali domande deve essere chiesto il parere della Commissione istituita con decreto del Comitato dei combustibili nazionali.

Art. 11.

Le richieste di ligniti, torbe ed agglomerati debbono essere presentate nei primi 5 giorni d'ogni mese per il mese successivo:

a) dagli esercenti di ferrovie concesse alla industria privata di tramvie e linee di navigazione interna ai Circoli di ispezione delle strade ferrate;

b) dagli stabilimenti agricoli e industriali sieno essi o no ausiliari od assimilati, ed anche se abbiano contratti diretti e riconosciuti con le miniere, ai Comitati regionali di mobilitazione;

c) dagli esercenti dei gazometri agli uffici tecnici regionali per gli approvvigionamenti delle materie prime per esplosivi;

d) dagli esercenti di altri servizi pubblici e dagli enti pubblici per i propri usi alle Amministrazioni civili e militari da cui dipendono;

e) dagli esercenti di bonifiche idrovore agli uffici del genio civile nella cui circoscrizione sono comprese;

f) dai privati per usi agricoli e domestici ai prefetti.

Per le forniture occorrenti nel mese di ottobre le richieste debbono essere presentate entro il dieci settembre p. v., nulla innovandosi all'attuale sistema di distribuzione per quanto concerne il mese di settembre.

Art. 12.

I circoli di ispezione delle strade ferrate, gli uffici del genio civile, i Comitati regionali di mobilitazione industriale, gli uffici regionali d'approvvigionamenti, le Amministrazioni di cui al comma *e*) del precedente articolo ed i prefetti accertano rispettivamente il fabbisogno di combustibile occorrente nel mese successivo, tenendo conto delle scorte esistenti di carbon fossile, di coke, di lignite, legna e carbone vegetale.

Art. 13

Non più tardi del 20 d'ogni mese le richieste con l'indicazione di tali accertamenti sono trasmesse:

a) dai Comitati regionali di mobilitazione industriale al

Comitato centrale per il coordinamento delle richieste degli stabilimenti agricoli e industriali e per la determinazione della lignite da assegnarsi a ciascuno, tenuto conto delle altre qualità di combustibile di cui ciascuno dispone ed in relazione alla quantità di lignite che dal commissaro generale può essere destinata mensilmente agli stabilimenti agricoli e industriali;

b) dagli uffici regionali d'approvvigionamento all'ufficio centrale;

c) dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato, dai Circoli d'ispezione, dalle Amministrazioni civili e militari, dagli Uffici del genio civile e dai prefetti direttamente al commissario generale.

Le assegnazioni sono sempre fatte dal commissario generale.

Art. 14.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 26 agosto 1917.

Il commissario generale: DEVITO

Visto, per l'approvazione della parte di competenza del Ministero delle armi e munizioni:

Per il ministro: ALFIERI.

NOMINA *del direttore generale del traffico marittimo* (1).

Con decreto Luogotenenziale 24 agosto 1917, il capo servizio delle ferrovie dello Stato, comm. ing. Arrigo Gullini, è stato nominato direttore generale del traffico marittimo, continuando nella dirigenza dell'Esercizio di Navigazione delle ferrovie dello Stato predette.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 agosto 1917, n. 203.

COMUNICATO

Regolamento del personale.

Mentre si informa che sarà provveduto perchè i nuovi regolamenti del personale ferroviario — colle relative disposizioni sulle competenze accessorie — del personale navigante e del personale provvisorio ed aggiunto siano, appena possibile, distribuiti ai vari uffici ed impianti e resi ostensibili agli agenti interessati, si avverte che, ove qualche agente desideri avere per proprio conto dette pubblicazioni, queste potranno essere cedute, entro il limite della disponibilità, a chi ne faccia richiesta non più tardi del 25 settembre p. v. ai prezzi seguenti:

il regolamento del personale, colle disposizioni sulle competenze accessorie, a L. 1.45;

il regolamento del personale navigante a L. 0.45;

il regolamento del personale provvisorio ed aggiunto a L. 0.10.

Le domande dovranno essere inoltrate, per il tramite gerarchico o direttamente, alle Divisioni od agli Uffici da cui gli agenti dipendono: non saranno prese in considerazione le domande trasmesse dopo tale data e quelle inviate direttamente alla Direzione Generale.

Le pubblicazioni anzidette saranno distribuite ai sigg. rappresentanti del personale.

Ordine di servizio N. 113. (M. C.).

Abilitazione della stazione di Pieve Fanonica al servizio delle merci.

(Vedi ordine di servizio N. 249-1910).

Dal giorno 10 settembre 1917 la stazione di *Pieve Fanonica* della linea Ancona-Roma, ora ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani, viene abilitata anche ai trasporti in servizio interno e cumultivo italiano di merci a grande velocità limitatamente alle spedizioni fino al peso massimo di kg. 500 e costituite da colli non eccedenti ciascuno il peso di kg. 50.

In conseguenza di quanto sopra, di fronte al nome di Pieve Fanonica, a pagina 8 della « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » si dovrà sostituire la lettera *B* con *LG*, e a pagina 44 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà esporre nella colonna 8 la lettera *G* col richiamo (8) riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(8) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di 500 kg. e composti di colli non superanti il peso di kg. 50 ciascuno.

Inoltre a pagina 29 dell' «Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo» (edizione 1 maggio 1915) fra i nomi delle stazioni di Pieve di Sori e Pieve Monsummano si dovrà aggiungere:

Pieve Fanonica /2/3/2/3/3/3/2/

e a pagina 42 del prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo (edizione 17 febbraio 1916) di contro al nome della stazione di Pieve Fanonica si dovranno trascrivere i numeri 257 e 430, rispettivamente nella penultima ed ultima colonna.

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche

da valere per la tassazione dei trasporti merci la distanza esposta per Pieve Fanonica, a pagina 56, numero progressivo 10, dovrà essere verificata, e se del caso corretta, procedendo nel modo seguente.

— Pei prontuari delle stazioni situate sulla Roma-Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola la distanza dovrà essere verificata a mezzo delle risultanze di cui alla tabella 91 a pagina 91 del prontuario generale delle distanze chilometriche; per i prontuari delle stazioni di Varano, Osimo Castelfidardo, Loreto e Porto Recanati la distanza dovrà essere rispettivamente di km. 125, 135, 143, 147; per i prontuari delle stazioni situate sul tronco Fabriano-Urbino dovrà essere quella che risulterà aggiungendo km. 10 alla distanza indicata per Nocera Umbra; per i prontuari delle altre stazioni dovrà essere la più breve che si avrà aggiungendo km. 9 a quella indicata per Foligno o km. 57 a quella indicata per Albacina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 114. (M.C.)

Estensione di servizio nella stazione di Padova Campo di Marte.

(Vedi ordine di servizio N. 344-1911).

La stazione di Padova Campo di Marte, già abilitata al solo servizio del movimento, è stata in via provvisoria ammessa ai trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. in servizio interno e cumulativo italiano, esclusi i veicoli e il bestiame.

La stazione di Padova Campo di Marte è dotata dei seguenti impianti per servizio merci:

1° fabbricato di servizio al km. 119 + 920 (da Bologna) a sinistra nel senso da Bologna a Padova;

2° piano caricatore con carico di fianco e binario di accosto;

3° piazzale di carico e scarico con binario della lunghezza utile di metri 300.

La stazione di Padova Campo di Marte effettuerà i propri versamenti alla Cassa compartimentale di Milano con la periodicità di cui la lettera *B* dell'allegato all'Ordine di servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nella «Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio», nel «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato», nel «Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo» e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 114-1917.

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » (edizione 1° dicembre 1916) si dovrà:

— a pagina 7, di contro al nome di Padova Campo di Marte esporre il richiamo (35);

— a pagina 11, dopo la nota (34) aggiungere la nota seguente:

(35) *Padova Campo di Marte.* — Ammessa in via provvisoria ai trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. in servizio interno e cumulativo italiano.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 7, di seguito alla linea Padova-Bassano, indicata fra quelle del Compartimento di Venezia, aggiungere: « (Padova Campo di Marte compresa) », e alle linee del Compartimento di Bologna modificare « Bologna-Padova (esclusa) » in « Bologna-Padova (escluse Padova e Padova Campo di Marte) »;

— a pagina 42, fra Padova e Padula inserire:

PADOVA CAMPO DI MARTE /Padova–Bologna/ 4° Venezia/Padova/ 39. 48. 52. 59/—/—/G(9)/A(9)/O(9)/—/—/S./—/—/F/—/—/—/ (sopra « Venezia/Padova »: **Venezia**)

e riportare a pie' della pagina stessa la seguente nota:

(9) Limitatamente ai trasporti a carro completo o da considerarsi tali.

— alle pagine 78, 79, 80 nelle tabelle (39) *Milano-Verona-Venezia,* (48) *Padova-Camposampiero-Fanzolo-Montebelluna e Castelfranco Veneto-Treviso,* (52) *Padova-Bassano,* di contro al nome della stazione di Padova esporre il richiamo * e a piedi delle tabelle stesse la seguente nota:

* Allacciata a questa stazione, mediante tratto di linea indipendente lungo km. 3, è la stazione di Padova Campo di Marte, quindi per i trasporti da e per Padova Campo di Marte per o da oltre Padova la distanza devesi formare aggiungendo km. 3 a quella di Padova.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 114-1917.*

— a pagina 81, nella tabella (59) *Padova-Bologna* inserire fra Padova e Abano il nome di Padova Campo di Marte con le seguenti distanze:

Padova	**km. 3**	**Arquà**	**km. 50**	**Galliera**	**km. 91**
Abano	**» 7**	**Polesella** . . .	**» 55**	**S. Pietro in Casale**	**» 97**
Montegrotto . .	**» 11**	**Paviole**	**» 62**	**S. Giorgio di Piano**	**» 103**
Battaglia . . .	**» 15**	**S. Maria Maddalena** . . .	**» 67**	**Castelmaggiore** .	**» 111**
Monselice . . .	**» 20**	**Pontelagoscuro**	**» 69**	**Corticella** . . .	**» 113**
S. Elena Este .	**» 26**	**Ferrara**	**» 74**	**Bologna**	**» 120**
Stanghella . . .	**» 35**	**Poggio Renatico**	**» 87**		
Rovigo	**» 41**				

Nel prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 40 fra Padova e Padula si dovrà inserire « Padova Campo di Marte » e di contro, nella penultima ed ultima colonna, si dovranno trascrivere rispettivamente i numeri 537 e 764.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— a pagina 9, fra i nomi di Padova e Padula trascrivere:

Padova Campo di Marte 42/9 bis.

— a pagina 42, dopo il nome di Abano trascrivere:

9 bis Padova Campo di Marte

indicandovi la distanza ed il relativo istradamento, procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Padova-Bologna la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 59 a pag. 81 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto; per quelli delle altre stazioni della rete la si dovrà formare aggiungendo km. 3 a quella indicata per Padova, km. 20 a quella indicata per Monselice e km. 113 a quella indicata per Corticella, e scegliendo poi la distanza che resulterà più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 115.

Tariffa speciale n. 12 G. V.

(Vedi ordine di servizio n. 48-1917)

In seguito a comunicazione ricevuta dalla ferrovia Santhià-Biella, si avverte che i prezzi e le condizioni della tariffa speciale n. 12 g. v. sono applicabili anche per il percorso sulla detta ferrovia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 60. (C.).

Trasporti appartenenti ai governi alleati.

Per l'eseguimento sulle ferrovie dello Stato dei trasporti dei militari, delle merci e del bestiame appartenenti ai governi alleati, sono state concordate col Ministero della guerra apposite norme, da esso pubblicate con la circolare n. 506 del 2 agosto 1917, che qui appresso si trascrive, per notizia del personale delle stazioni e dei treni.

CIRCOLARE n. 506. — TRASPORTI. — *Norme per regolare i trasporti dei militari, delle merci e del bestiame appartenenti ai governi alleati sulle ferrovie dello Stato.* — (Direzione generale servizi logistici ed amministrativi). — 2 agosto 1917.

Si portano a conoscenza delle autorità militari le seguenti norme per regolare sulle ferrovie dello Stato i trasporti dei mili-

tari, delle merci e del bestiame appartenenti ai governi alleati, concordate con le varie amministrazioni interessate.

Trasporti di persone.

1. Il trasporto dei militari di nazioni alleate sulle ferrovie dello Stato avrà luogo:

a) *gratuitamente*: se motivato da ragioni di servizio;

b) a *pagamento immediato* da parte dei viaggiatori, ai prezzi della tariffa militare, se il viaggio ha luogo per conto particolare;

c) a pagamento, a tariffa militare, *in conto corrente,* a carico dei governi alleati: quando questi lo richiedessero per viaggi non motivati da ragioni di servizio.

2. Per effettuare i predetti viaggi, i militari delle nazioni alleate dovranno presentare alle autorità militari italiane competenti i relativi documenti rilasciati dalle autorità militari o diplomatiche o consolari della nazione cui il militare appartiene, atti a giustificare l'identità del viaggiatore e dai quali risulti il motivo del viaggio, l'itinerario da compiere e, quando trattasi di viaggi per motivi particolari, se eventualmente il relativo importo debba essere addebitato in conto corrente.

Sulla base di tali documenti, dei quali sarà presa nota dalle autorità militari italiane, queste rilasceranno:

a) per i viaggi di servizio: il foglio di viaggio che vale pel libero transito sui treni pel percorso indicato sul foglio stesso;

b) per i viaggi *a pagamento immediato*: la richiesta mod. *B* (gialla), in base alla quale gli interessati otterranno dalle stazioni ferroviarie il biglietto a tariffa militare;

c) per i viaggi in *conto corrente*: la richiesta mod. *B* (rosa) da presentarsi pure alle stazioni per ottenere il biglietto senza pagamento.

Per i viaggi di servizio, il foglio di viaggio di cui in *a)* può essere sostituito dal certificato di viaggio rilasciato dagli uffici degli addetti militari presso le ambasciate di Roma e dai comandanti militari dei campi di sosta di truppe alleate di Taranto, Faenza e Livorno. Da tale certificato, munito del bollo, dovranno risultare l'identità del viaggiatore, l'itinerario da seguire e l'accenno che il viaggio ha luogo per motivi di servizio.

3. Gli assimilati, solamente pei viaggi per servizio, godranno delle stesse facilitazioni stabilite per i militari.

Però i personali della Croce rossa, *escluse le dame infermiere,* avranno lo stesso trattamento previsto *pei personali della Croce rossa italiana,* anche nei viaggi per conto particolare.

4. Le famiglie di militari delle Nazioni alleate che debbano viaggiare per recarsi a visitare i loro congiunti degenti negli ospedali o per assistere alle esequie di quelli morti, effettueranno tali viaggi a tariffa ridotta (differenziale *C*), applicabile però a non più di due persone. Per ottenere tali facilitazioni, le dette persone presenteranno alle stazioni la richiesta mod. *D*, rilasciata dall'autorità militare italiana, e dovranno inoltre essere provviste dei seguenti documenti:

a) il passaporto che autorizzi il richiedente a viaggiare in Italia, se trattasi di viaggi dall'estero in Italia;

b) un documento (lettera, telegramma, ecc.) proveniente dal direttore dell'ospedale in cui il militare è ricoverato, che accerti che il militare stesso sia ammalato, ferito o morto. In calce a tale documento, il sindaco del luogo di residenza del viaggiatore farà risultare la relazione di parentela che il viaggiatore stesso ha col militare.

5. Gli ufficiali potranno prendere posto nella 1ª classe di qualsiasi treno.

I militari di truppa saranno ammessi nella 3ª classe di tutti i treni, esclusi i diretti ed i direttissimi. In casi eccezionali, qualora esigenze di servizio lo consiglino, potranno i militari di truppa essere fatti viaggiare nei treni diretti, previa autorizzazione scritta, da rilasciarsi dai comandi militari di stazione in seguito alla esibizione di documenti comprovanti la urgenza del viaggio.

I sottufficiali, nei viaggi per servizio, dovranno prender posto in 3ª classe; quelli però aventi grado corrispondente a quello di maresciallo saranno ammessi in 2ª classe. Nei viaggi per conto particolare i sottufficiali potranno prender posto nella 2ª classe di tutti i treni, esclusi i direttissimi.

Bagagli.

6. Il trasporto del bagaglio personale, eccetto quello ammesso gratuitamente nelle carrozze presso il viaggiatore, avrà luogo a tariffa militare, sempre con pagamento, all'atto della spedizione da parte degli interessati. Per questi trasporti varrà la richiesta mod. *C*, parte 2ª che verrà rilasciata dalle autorità di cui al n. 2.

Trasporti di merci e bestiame.

7. Per le spedizioni di quadrupedi, materiali, derrate, merci, non effettuate con treni appositi, si applicheranno le tariffe secondo le varie voci contenute nel regolamento per i trasporti militari sulle ferrovie in vigore in tempo di pace per l'esercito italiano *sotto la osservanza però di tutte le norme, patti e condizioni della convenzione 18 aprile 1908, stipulata col Ministero medesimo per l'esecuzione dei propri trasporti in conto corrente.*

Il Ministero della guerra italiano si rivarrà poi di tutte le tasse e spese relative ai trasporti di cui trattasi, sui governi alleati.

Alle stazioni di transito (Ventimiglia e Modane) i comandi militari di stazione compileranno per tali trasporti apposite richieste mod. 444, nonchè, a seconda del caso, le note di spedizione mod. 446 *A*, ovvero le lettere di porto mod. 446 *B*, facendole firmare dall'ufficiale o graduato degli eserciti alleati in accompagnamento, ove esista, o altrimenti colla firma del comandante di stazione, ed apponendo *in ogni caso* sui documenti stessi la chiara indicazione: « Per conto esercito . . . . ».

Per altre stazioni del Regno, le dette richieste mod. 444 saranno compilate dalle autorità militari degli eserciti alleati e vistate, ove esista, dal comando militare di stazione.

Treni speciali.

8. I trasporti con treni appositi verranno regolati, per ciò che riguarda la tassazione, con speciali accordi da prendersi con i governi alleati.

Il Ministro: GIARDINO.

Si avverte che per la scritturazione e contabilizzazione dei trasporti in argomento, valgono le modalità stabilite per i consimili trasporti nazionali senza che occorra tenerli in separata evidenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 e 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Personale viaggiante - Indennità speciale per il terremoto - Indennità di malaria.

Non spetta la indennità speciale per il terremoto, istituita con R. D. 7 febbraio 1909 in favore degli impiegati civili dello Stato, al personale viaggiante, il quale, avendo la sua residenza in località non colpite dal terremoto, attraversa nei viaggi di servizio località colpite, o vi sofferma per breve tempo.

Non compete al detto personale una maggiore indennità di malaria alla stregua degli articoli 131, 134 e 137 delle Disposizioni sulle competenze accessorie annesse al regolamento del personale, inquantochè la misura della indennità stessa è regolata soltanto dall'art. 139 e determinata dall'Amministrazione; per cui il magistrato ordinario non ha potestà di esaminare se la pubblica Amministrazione abbia, o non, fatto buon uso del potere discretivo devolutole.

CORTE APPELLO DI PALERMO — Sent. 11-25 giugno 1917 (*Est.* Pandolfi) — Saso ed altri 143 contro FF. Stato.

IN DIRITTO.

Osserva che con il primo motivo gli appellanti assumono che la sentenza gravata sia nulla, perchè uno dei giudici, che la sottoscrisse, non prese parte alla votazione. Ma nella sentenza si dice che decidenti furono quegli stessi magistrati che la sottoscrissero.

Questa affermazione, contenuta in atto pubblico, non può esser contrastata che con iscrizione in falso, sicchè non merita di essere considerata una impugnazione che iscrizione in falso non è.

Eccepiscono inoltre che la sentenza sia nulla, perchè concorse

alla decisione il giudice Forte, meno anziano del giudice Vullo, che fu pure presente alla recezione della causa.

Però è da rilevare che nella sentenza si legge che il giudice Vullo era legittimamente impedito allorchè la causa fu decisa, e che per questo legittimo impedimento fu sostituito dal Forte. Non vale che il motivo non sia stato specificato: la solenne attestazione che l'impedimento fu *legittimo*, è sufficiente garanzia per escludere che la sostituzione sia stata arbitraria.

Che infondata è la doglianza contenuta nel secondo motivo quanto alla dichiarata inammissibilità dell'intervento di Giuseppe Greco e consorti.

Base dell'intervento volontario è l'interesse dell'interveniente nella lite tra altri vertente. Al certo, per rendere ammissibile l'intervento non è necessaria la prova piena della sussistenza dell'interesse: basta una prova semipiena dimostrativa di un *fumus boni iuris*. Nella specie il Greco e consorti in tanto possono asserire di essere interessati in lite, in quanto, al pari degli attori, rivestano la qualità di impiegati presso le ferrovie, e di tale qualità non fornirono veruna prova in primo grado, nè l'hanno apprestata in questa sede.

Affermano di aver richiesto invano all'Amministrazione ferroviaria il rispettivo foglio matricolare: ma essi sanno che nel caso di rifiuto, la legge dà il mezzo di vincerlo.

In linea subordinata, chiedono di essere ammessi a dimostrare (non si dice con quali mezzi istruttori) la loro qualità di agenti ferroviari. Però non riflettono che come intervenienti non avrebbero potuto in prima sede, e non possono in appello, ritardare il giudizio della causa principale, la quale era allora ed è oggi in istato di essere decisa.

Che neanche il terzo motivo ha giuridico sostrato.

Dopo l'immane disastro del terremoto di Messina fu emesso il R. decreto 7 febbraio 1909 così concepito:

« I funzionari civili dello Stato, che prestano servizio, o sa-
« ranno destinati a prestarlo, nei comuni compresi nell'elenco di
« cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, saranno consi-
« derati in missione fino a nuova disposizione e saranno loro cor-
« risposte le indennità di missione regolamentari fino al 31 marzo

« del 1909. Con altro decreto sarà provveduto per il tempo successivo ».

Con R. decreto 15 aprile 1909 si dispose:

« Dal 1° aprile 1909 ai funzionari civili dello Stato che prestano servizio nei comuni compresi nell'elenco di cui all'art. 1 « della legge 12 gennaio 1909, n. 12, sarà corrisposta una indennità di missione corrispondente alla metà di quella regolamentare.

« Dalla stessa data ai funzionari che saranno destinati a prestar servizio *permanente* in una delle località indicate nel comma « precedente saranno corrisposte le indennità di missione regolamentare per il primo mese, e per il tempo successivo le indennità « medesime ridotte alla metà ».

Queste disposizioni vennero prorogate sino al 30 giugno 1910 con il R. decreto 30 dicembre 1909.

Seguì il R. decreto 21 luglio 1910, nel cui art. 1 si stabilì:

« Ai funzionari civili dello Stato, che prestano servizio nei « Comuni compresi nello elenco di cui all'art. 1° della legge 12 gennaio 1900, n. 12, è concessa la indennità di missione nella misura che segue:

« *a*) ai funzionari, i quali *risiedono* nei Comuni capoluoghi « di provincia, di Messina e di Reggio Calabria, una indennità di « missione corrispondente ai 2/5 delle indennità regolamentari, e « in ogni caso, non inferiore alle L. 40 mensili;

« *b*) a tutti indistintamente i funzionari che *risiedono* negli « altri Comuni, compresi nell'elenco di cui all'art. 10 della legge « citata, una indennità di L. 40 mensili ».

E poi fu emanato il R. decreto 31 luglio 1911, in cui all'articolo 1 si dice:

« A decorrere dal 1° luglio 1911 e fino al 30 giugno 1912 agli « impiegati civili di ruolo delle amministrazioni governative residenti nei comuni appresso indicati è concessa una indennità di « disagiata residenza nella misura che segue:

« Agli impiegati civili di ruolo delle Amministrazioni governative, residenti nei comuni appresso indicati, è concessa, per « il periodo dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914 una indennità di « disagiata residenza nella misura che segue ».

Com'è chiaro, il legislatore volle venire in aiuto dei funzionari che prestavano e avrebbero dovuto prestare servizio, dimorando nei comuni devastati dal terremoto.

Con il R. decreto 15 aprile 1909 nella parte prima si occupò dei funzionari che già vivevano nei detti comuni, e nel capoverso regolò la condizione di quelli che vi sarebbero stati permanentemente destinati.

Nei R. decreti 31 luglio 1911 e 17 luglio 1913 il compenso fu appellato *indennità di disagiata* residenza; e nei R. decreti del 21 luglio 1910, del 31 luglio 1911 e del 17 luglio 1913 l'indennità si disse accordata ai funzionari *residenti* nei comuni contenuti nell'elenco.

E la ragione è evidente. Dopo il disastro, la vita nei comuni colpiti si rese molto più disagevole e dispendiosa per l'aumentato prezzo dei viveri e per il rincaro delle pigioni, epperò il compenso deve ritenersi concesso a quegli impiegati che eran costretti a dimorarvi e quindi a subire il disagio e il rincaro della vita.

Ora il Saso e consorti, non dimorarono mai nei paesi devastati: appartenendo al personale viaggiante, con residenza in Palermo, nelle loro rispettive qualità di frenatori, guardafreni, conduttori di treno e capi-treno, transitarono sui treni per le terre e paesi danneggiati o vi si fermarono per poche ore per cambio di turno o di riposo, sostando negli alloggi apprestati dall'Amministrazione, laonde non hanno titolo legale per pretendere la suddetta indennità.

Ed invano invocano a loro vantaggio le decisioni giudiziali favorevoli agli ambulantisti postali: nonostante la loro autorità. la Corte non crede di seguirle.

Pertanto ben si avvisò il Tribunale a rigettare le domande proposte senza occuparsi delle eccezioni di prescrizione dell'Amministrazione ferroviaria, rimaste assorbite.

Che neppure è attendibile il quarto motivo.

Lo Stato con il R. decreto 22 luglio 1906 accordò agli agenti ferroviari una indennità di malaria.

La disposizione dell'art. 131 regola il diritto all'indennità a favore degli agenti che esercitano le loro funzioni nelle località malariche, risiedendovi.

Con l'art. 132 gli agenti ferroviari furono distribuiti in tre categorie.

E con l'art. 134 fu fissata l'indennità spettante a ciascuna delle categorie di agenti trovantisi nelle condizioni di cui all'articolo 131.

Con l'art. 136 è regolato il diritto all'indennità degli agenti in missione in località di malaria.

Nell'art. 137 si prevede l'ipotesi di chi, dimorando in località salubre, vada a prestar servizio in località di malaria, o di chi, dimorando in zona di malaria, vada a prestare servizio in zona di differente intensità malarica senza aver titolo ad indennità di trasferta.

Con l'art. 139 per il personale di macchina, dei treni e controllori viaggianti il legislatore ha lasciato alla discrezione della Amministrazione di stabilire la misura dell'indennità con tenere in debito conto i vari fattori nello stesso articolo indicati.

Anche ai medesimi si applicano le disposizioni dell'art. 131 e seg. nell'ipotesi che permanessero, in modo continuo e senza viaggiare, nella stessa località di malaria.

L'Amministrazione ferroviaria con l'ordine generale n. 4 del 1907 fece la prima classificazione delle linee di malaria (allegato *A*) in attuazione dell'art. 133, e stabilì in applicazione dell'art. 139 le indennità di malaria per il personale dei treni (allegato *B*) e quelle per il personale di macchina (allegato *C*).

Agli agenti Saso e consorti, appartenenti al personale viaggiante dei treni, furono corrisposte le indennità determinate nell'allegato *B*.

Essi intanto hanno assunto che l'Amministrazione ferroviaria avrebbe dovuto applicare in loro confronto, non l'art. 139, ma l'art. 137 in relazione all'art. 134 e corrispondere l'indennità relativa alla zona di maggiore intensità.

Il Tribunale disse che detti agenti, non potevano invocare lo articolo 137, perchè rientravano nel personale specificato nell'articolo 139, per cui la misura dell'indennità è determinata dalla Amministrazione, e non può esserne chiesto l'aumento con ricorso al magistrato ordinario, il quale non ha potestà di esaminare se la pubblica Amministrazione abbia fatto, o non, buon uso del potere discretivo a lei devoluto.

E la sua decisione non merita censura.

Gli articoli 137, 134 e 131, che gli agenti invocano, riguardano il personale che risiede in località malariche o vi è destinato in missione; non si riferiscono invece al personale dei treni e a quello di macchina, che, viaggiando, si possono trovare per brevissimo tempo, nell'alternamento dei turni e dei riposi, in località malariche o in luoghi di malaria di maggiore intensità di quella del luogo di loro residenza.

Per questo personale, cui i ferrovieri appartengono, vige la parte prima dell'art. 130: andando a contrario avviso, tale disposizione rimarrebbe senza verun effetto.

Ne segue che gli agenti appellanti, col domandare un aumento dell'indennità loro assegnata e corrisposta, sostanzialmente hanno impugnato il provvedimento amministrativo emesso in virtù di un potere discretivo, e la impugnazione non è proponibile innanzi il giudice ordinario, che conosce della lesione dei diritti.

E non v'ha lesione di diritto, quando la pubblica Amministrazione per avventura non eserciti la sua facoltà discrezionale in modo conveniente all'interesse del cittadino.

A tutela dell'interesse sono istituiti speciali organi giurisdizionali amministrativi cui il cittadino, nel caso di doglianza è obbligato a ricorrere.

Pertanto l'appello, essendo infondato, deve respingersi, la sentenza gravata merita di essere confermata, e tutti gli appellanti, essendo succombenti, son tenuti a pagare all'Amministrazione delle ferrovie le spese di questo giudizio.

P. Q. M. La Corte, uditi i procuratori delle parti; provvedendo sull'appello proposto da Nicosio Saso e consorti avverso la sentenza del Tribunale di Palermo del 4-9 novembre 1915 con atto del 4 marzo 1916;

Lo rigetta, conferma la sentenza appellata, ec..

ANNO X - N. 37 13 SETTEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, settembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C

DECRETO LUOGOTENENZIALE 5 *agosto* 1917, *n.* 1327, *col quale dal fondo di riserva per le spese impreviste del bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario* 1917-918 *è autorizzata una seconda prelevazione a favore del bilancio del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 38 del testo unico della legge sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016;

Visto che sul fondo di riserva per le spese impreviste inscritto in L. 1,000,000 nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1917-918, in conseguenza delle prelevazioni già autorizzate in L. 45,000, rimane disponibile la somma di L. 955,000;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Dal fondo di riserva per le spese impreviste inscritto al capitolo n. 150 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1917-918, è autorizzata una seconda prelevazione nella somma di lire ventimila (L. 20,000) da assegnarsi al capitolo n. 61-bis « Spese determinate da provvedimenti aventi per fine la sicurezza della vita umana sul mare » dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marit-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 settembre 1917, n. 208.

timi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1917-918.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la sua convalidazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 agosto 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 13 *agosto* 1917, *n.* 1393, *che approva i regolamenti per i vari personali delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con i ministri del tesoro, delle finanze, della marina, della grazia e giustizia, dell'agricoltura, e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 settembre 1917, n. 213.

Art. 1.

Sono approvati gli annessi regolamenti:

a) del personale delle ferrovie dello Stato con le relative disposizioni sulle competenze accessorie;

b) del personale provvisorio e del personale aggiunto dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

c) del personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Visti, d'ordine Nostro, dai ministri dei trasporti marittimi e ferroviari e del tesoro.

Ogni modificazione ai suddetti regolamenti sarà approvata con decreto Reale, eccezione fatta per i quadri di classificazione degli stipendi e paghe, le cui modificazioni non potranno essere approvate che per legge.

Art. 2.

Il regolamento di cui alla lettera *a*) dell'art. 1, con le annesse disposizioni sulle competenze accessorie, sostituisce ed annulla il regolamento del personale e le disposizioni sulle competenze accessorie approvati col R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, nonchè le successive modificazioni ed aggiunte approvate con i Regi decreti 21 marzo 1907, n. 190, 21 luglio 1911, n. 892, 21 luglio 1911, n. 912, 15 marzo 1914, n. 585, 20 agosto 1914, n. 994, e le tabelle ed i quadri di classificazione annessi alla legge 9 luglio 1908, n. 418.

Il regolamento del personale navigante sostituisce ed annulla quello approvato con R. decreto 25 giugno 1914, n. 707.

Art. 3.

Entro sei mesi dalla pubblicazione del presente decreto sarà stabilito il numero dei posti per ciascun grando dei ruoli organici del personale ferroviario e navigante, secondo le norme dell'art. 53 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 9 del presente decreto.

Art. 4.

Per gli avanzamenti, che siano subordinati alla formazione dei ruoli, le disposizioni del regolamento, di cui alla lettera *a*) dell'articolo 1, andranno in vigore non oltre tre mesi dalla pubblicazione dei ruoli medesimi.

Le disposizioni relative al funzionamento dei Consigli di disciplina andranno in vigore dopo che, in seguito alla pubblicazione dei ruoli, saranno stati eletti i rappresentanti del personale nei Consigli stessi. In ogni caso le elezioni non potranno aver luogo se non dopo la cessazione della guerra.

Gli avventizi stati assunti con regolare atto di sottomissione per funzioni continuative di operaio, aiutante operaio, manovale e cantoniere, di cui al punto 1° del secondo comma dell'art. 2 del regolamento approvato col R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, saranno nominati in prova con decorrenza dal primo del mese successivo all'andata in vigore del presente decreto, se a quella data avranno compiuto o superato lodevolmente un anno di servizio ininterrotto da avventizio e purchè possiedano i requisiti richiesti per la nomina in prova.

Le disposizioni relative agli esoneri degli agenti per il raggiungimento dei limiti massimi di età, andranno in vigore non oltre sei mesi dalla pubblicazione del presente decreto. Però, finchè rimane in vigore la disposizione del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n. 1625, in forza della quale sono sospese le nomine di nuovi impiegati ed agenti, l'Amministrazione potrà eccezionalmente mantenere in servizio, anche oltre i detti limiti di età, gli agenti la cui opera sia ritenuta, a suo giudizio, necessaria.

Art. 5.

Le disposizioni dei regolamenti, non contemplate nell'articolo precedente, saranno applicate gradatamente secondo le norme da stabilirsi dal Consiglio di amministrazione, ma non oltre un anno dalla pubblicazione del presente decreto.

Nel frattempo continueranno ad essere osservate per i vari provvedimenti le norme in vigore all'atto della pubblicazione del presente decreto.

Art. 6.

Le disposizioni relative ai nuovi stipendi o paghe, hanno vigore dal 1° giugno 1917.

Le somme che, per il periodo intercedente fra il 1° giugno 1917 e la data dell'effettiva liquidazione degli arretrati, saranno state corrisposte a titolo di competenze accessorie che sono invece da compenetrarsi nelle paghe degli agenti di cui all'art. 280 del regolamento di cui alla lettera *a*) dell'art. 1, saranno dedotte dall'ammontare degli aumenti spettanti agli agenti medesimi. Il conguaglio sarà fatto con norme semplificative da approvarsi dal direttore generale.

La prima applicazione dei decreti Luogotenenziali 18 novembre 1915, n. 1625 e 24 maggio 1917, n. 967, verrà fatta sull'effettivo aumento di stipendio o paga, esclusa la parte derivante dalla compenetrazione di soprassoldi, competenze e gratificazioni.

Art. 7.

Le disposizioni sulle competenze accessorie avranno vigore dal 1° giugno 1917. La liquidazione degli arretrati sarà fatta con norme semplificative da approvarsi dal direttore generale.

Art. 8.

Le norme per il trattamento del personale delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto della Sicilia, provvisoriamente esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno approvate con decreto Reale, tenuto conto del trattamento del personale delle ferrovie concesse all'industria privata, di cui alla legge 14 luglio 1912, n. 835. Per gli stipendi o paghe e per le competenze accessorie si applicheranno le disposizioni dei precedenti articoli 6 e 7.

Per le assunzioni del personale medesimo si potrà derogare al disposto dell'art. 55 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Il numero dei posti per ciascuna qualifica è stabilito con de-

liberazione del Consiglio d'amministrazione, approvata dal ministro e pubblicata nel bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato.

Art. 9.

I sottoindicati articoli della legge 7 luglio 1907, n. 429. sono modificati come segue:

Art. 6 — (Modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728).
Il n. 10 del primo comma è modificato come segue:

« 10 — delibera le nomine, le promozioni, gli aumenti anticipati di stipendio o paga, i collocamenti in disponibilità ed espettativa e l'esonero definitivo. Per i funzionari di grado uguale o superiore al 1° le attribuzioni del Consiglio di disciplina sono esercitate dal Consiglio di amministrazione, salvo, per la revocazione e la destituzione, quanto è disposto dall'art. 54 ».

Art. 25. — (Modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728).
Fra il quarto ed il quinto comma viene inserito il seguente comma:

« Le autorità competenti a pronunciarsi in base alle suindicate norme regolamentari possono, valutate le circostanze, ridurre, od anche non applicare, l'addebito per il danno subito dall'Amministrazione ».

Art. 53. — (Modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728).
Al secondo comma viene sostituito il seguente comma:

« Il numero dei posti per ciascun grado dei ruoli organici del personale degli uffici, escluso il subalterno, è stabilito con decreto Reale; per i ruoli organici del personale esecutivo, nonchè del personale subalterno degli uffici e del personale navigante è stabilito con deliberazione del Consiglio d'amministrazione approvata dal ministro e pubblicata nel bollettino ufficiale ».

Sono soppressi il quarto ed il quinto comma.
Art. 54. — Al primo comma viene sostituito il seguente comma:

« Sono soggette all'approvazione del ministro le deliberazioni motivate del Consiglio d'amministrazione relative alle nomine, agli avanzamenti, ai collocamenti in disponibilità, all'esonero, alla revocazione ed alla destituzione di funzionari di grado eguale o superiore al primo ».

Art. 56. — Al terzo comma viene sostituito il seguente comma:

« Può però il direttore generale, su parere favorevole del Consiglio d'amministrazione, considerate le condizioni individuali e le personali responsabilità, applicare invece la sospensione dal servizio e dalla retribuzione la sospensione dal grado e dallo stipendio o la retrocessione di grado. Può anche applicare, qualunque sia il grado dell'agente, la sola proroga del termine normale per l'aumento dello stipendio o della paga fino a due anni ».

Art. 57. — Al secondo comma viene sostituito il seguente comma:

« In quanto ai provvedimenti di carattere disciplinare, tale ricorso è ammesso nei casi di retrocessione di grado, revocazione e destituzione.

Art. 81. — (Modificato colla legge 25 giugno 1909, n. 372).
I due ultimi comma sono sostituiti dai seguenti comma:

« Per l'eventuale completamento del ruolo organico e per le future occorrenze di personale, si provvederà mediante concorso per titoli ed esami fra i laureati in giurisprudenza di età non superiore ai 35 anni, che siano rispettivamente inscritti, almeno da due anni, nell'albo degli avvocati o dei procuratori esercenti presso le Corti od i Tribunali del Regno ed abbiano effettivamente esercitata l'avvocatura contenziosa, nonchè fra funzionari della magistratura i quali abbiano almeno due anni di servizio, escluso il tiricinio di uditore.

« Con R. decreto, udito il Consiglio d'amministrazione ed il Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme per il riordinamento e funzionamento del servizio legale ferroviario nonchè per l'esazione e ripartizione, fra funzionari, delle competenze poste

a carico delle controparti, oppure corrisposte dall'Amministrazione interessata in ragione della metà di quelle che sarebbero state liquidate contro il soccombente, nei casi di transazione dopo la sentenza favorevole all'Amministrazione medesima o di pronunciata compensazione di spese in cause nelle quali l'Amministrazione non sia rimasta soccombente ».

Art. 10.

Il primo comma dell'art. 8 della legge 14 luglio 1907, n. 553, viene sostituito dal seguente comma:

« Le case economiche saranno date in affitto a ferrovieri in attività di servizio aventi stipendio o salario non superiore a L. 4800 ».

Art. 11.

I sottoindicati articoli della legge 9 luglio 1908, n. 418, sono modificati come segue:

Art. 5. — Il terzo e quarto comma sono sostituiti dai seguenti comma:

« All'agente che ha conseguito, a causa d'infortunio sul lavoro, diritto ad una indennità per inabilità permanente parziale, tale indennità non è corrisposta finchè sia mantenuto in servizio senza riduzione di stipendio o paga.

All'atto della riduzione dello stipendio o della paga in dipendenza dell'infortunio o della cessazione dal servizio, col pagamento della detta indennità sono corrisposti anche i relativi interessi composti in ragione del 3,50 per cento all'anno ».

Art. 8. — Fra il secondo ed il terzo comma è inserito il seguente comma:

« La paga però viene corrisposta nei primi tre giorni di ciascun caso di malattia, se l'agente sia ricoverato in un ospedale, e, a giudizio dei sanitari dell'Amministrazione, soltanto nei seguenti altri casi:

a) se si tratta di ricaduta di una malattia precedente avvenuta non oltre i dieci giorni dalla ripresa del servizio;

b) se la malattia abbia caratteri obbiettivi e tali da escludere che vi sia simulazione e si prolunghi oltre dieci giorni;

c) se si tratti di febbre malarica;

d) se l'agente sottoposto a vaccinazione avesse per questo fatto ad ammalarsi ».

Fra il terzo ed il quarto comma è inserito il seguente comma:

« L'indennità sarà nello stesso modo integrata anche per i primi tre giorni dall'infortunio solo quando le conseguenze abbiano una durata superiore a cinque giorni, oppure l'agente sia ricoverato in un ospedale ».

Il quarto comma viene sostituito dal seguente comma:

« È fatta facoltà all'Amministrazione di estendere la disposizione di cui nei quattro precedenti comma agli agenti avventizi colpiti da febbri miasmatiche o da infortunio sul lavoro ».

Art. 12.

I sottoindicati articoli del testo unico approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, sono modificati come segue:

Art. 5. — Il paragrafo *b*) è sostituito dal seguente:

« *b*) sulle competenze accessorie che sono corrisposte al personale viaggiante ed ai capi depositi in relazione alle loro speciali attribuzioni; le quali competenze, agli effetti dell'applicazione della ritenuta, sono commisurate in una somma eguale al terzo dello stipendio o della paga ragguagliata ad anno per gli appartenenti al ruolo del personale dei treni, nonchè per i capi deposito, ed in una somma eguale alla metà dello stipendio o della paga ragguagliata ad anno, per i macchinisti dei treni a vapore ed elettrici e delle tradotte e manovre, per i fuochisti, nonchè per gli assistenti dei treni elettrici ».

Il paragrafo *c*) è soppresso.

Art. 6. — Viene sostituito dal seguente:

« Gli agenti in prova e stabili sono sottoposti alle seguenti ritenute straordinarie:

« 1) del decimo dello stipendio annuo o della paga ragguagliata ad anno, di cui sono provvisti all'atto della nomina in prova o stabile.

« Per gli agenti che all'atto della nomina hanno compiuto l'età di 30 anni, il detto decimo viene aumentato di tanti centesimi dello stipendio o della paga quanti sono gli anni compiuti al di là del trentesimo.

« La suddetta ritenuta straordinaria può essere pagata in una sola volta all'atto della nomina, ovvero in ventiquattro rate mensili eguali e consecutive, senza interessi.

« Per gli agenti assunti con paga di L. 3,30 od inferiore, la ritenuta straordinaria è ridotta alla metà e può essere pagata in settantadue rate mensili eguali consecutive, senza interessi;

« 2) del dodicesimo di ogni aumento della retribuzione annua, compresi gli assegni di cui alla lettera *a*) dell'art. 5, da ritenersi nel primo mese dal quale incomincia l'aumento.

« In questo mese però la ritenuta del 5,50 per cento è commisurata sulla precedente retribuzione ».

Art. 18. — Il primo comma è sostituito dal seguente comma:

« Nel caso di inabilità, in conseguenza di ferite o di altre lesioni riportate a cagione dell'esercizio delle proprie attribuzioni, o di febbri malariche contratte per ragioni di servizio, in località comprese in zone dichiarate infette dalla malaria, in conformità della legge, l'agente ha diritto ad una pensione eccezionale liquidata in base agli anni di servizio utile per la pensione, calcolato a norma del precedente articolo 13, aumentato di dieci anni con un minimo di 25 e fino al massimo di 40, supponendo che, per il periodo di cui il servizio viene aumentato, continui l'ultimo stipendio o l'ultima paga ed un importo annuale di assegni accessori, soggetti a ritenuta secondo l'articolo 5, pari alla media di quelli riscossi negli ultimi cinque anni, o nel periodo effettivo di servizio, se questo non raggiungesse il quinquennio ».

Art. 13.

Nel testo unico approvato col R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, è inserito, dopo l'art. 16, il seguente articolo:

« Per gli agenti revocati, la pensione od il sussidio per una volta tanto saranno ridotti di un quarto senza che la pensione possa essere inferiore ai tre quarti di L. 400.

« In caso di morte dell'agente revocato, la pensione alla vedova ed ai figli minorenni sarà commisurata alla pensione intera, anzichè a quella ridotta che fu liquidata al marito.

« L'agente riammesso in servizio per riconosciuto errore del provvedimento disciplinare che lo ha colpito, ha diritto che gli sia computato il precedente servizio con le relative ritenute, compreso il periodo di interruzione pel quale l'Amministrazione dovrà, a beneficio dell'agente, fare il versamento dei contributi ed anche quello delle ritenute, ove l'Amministrazione non abbia concesso all'agente lo stipendio o la paga pel predetto periodo di interruzione.

« L'agente deve restituire le quote di pensione od il sussidio corrispostigli e la restituzione deve essere fatta in una sola volta se l'Amministrazione gli abbia concesso lo stipendio o la paga pel periodo d'interruzione, altrimenti in un numero di rate mensili da stabilirsi dal Consiglio d'amministrazione.

« Alla vedova ed ai figli dell'agente revocato, si applicano le disposizioni degli ultimi due comma dell'art. 16 ».

Art. 14.

Sono abrogati gli articoli 2, 3 e 4 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Art. 15.

I seguenti articoli della legge 10 giugno 1913, n. 641, sono modificati come segue:

Art. 2. — Il primo comma viene sostituito dal seguente comma:

« L'indennità di buonuscita sarà di L. 200 più tanti centesimi dell'ultimo stipendio mensile o paga ragguagliata a mese, quanti sono i mesi di servizio utile prestato con un massimo di L. 5000. È servizio utile quello prestato in qualità di agente in prova, provvisorio, stabile, a tempo indeterminato, di ruolo, di pianta organica, eccettuato quindi il servizio da avventizio o straordinario e le interruzioni di servizio ».

Art. 3. — Il paragrafo *c*) è sostituito dal seguente:

« *c*) alle famiglie degli agenti stabili destituiti o revocati ».

Art. 5. — I paragrafo *b*) è sostituito dal seguente:

« *b*) il contributo del personale in ragione del 6 per mille sullo stipendio o paga ».

Art. 16.

È abrogato l'art. 11 della legge 23 luglio 1914, n. 742.

Art. 17.

Le disposizioni contenute nel presente decreto saranno contemplate nella formazione dei testi unici preveduti dagli articoli 9 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, e 26 della legge 23 luglio 1914, n. 742.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 13 agosto 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI — CARCANO — MEDA — DEL BONO — SACCHI — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 13 *agosto* 1917, *n.* 1394, *riguardante l'indennità concessa per la durata della guerra al personale dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la facoltà conferita al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

A decorrere dal 1° agosto 1917 l'indennità di L. 25 mensili concessa per la durata della guerra al personale dipendente dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato con stipendio non superiore a L. 3000 è portata a L. 35 per coloro il cui stipendio o paga non supera le L. 1500 annue, ed a L. 30 per quelli con stipendio o paga oltre detto limite e fino a L. 3000.

Per gli agenti il cui stipendio o paga è superiore a L. 3000 e fino a L. 4500, l'indennità è portata da L. 24 mensili a L. 29.

Per le guardabarriere, l'indennità mensile è portata da L. 10 a L. 15.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 settembre 1917, n. 213.

Agli effetti dei suindicati limiti di stipendio o paga non si terrà conto dei soprassoldi, delle competenze e gratificazioni compenetrate nelle paghe.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 13 agosto 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di agosto 1917, la somma di L. 90.000, di cui L. 30.000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, previa detrazione di L. 750 che si sono versate all'opera dello « scaldarancio », e L. 60.000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 all'agosto 1917, la somma di L. 2.796.000.

Ordine di servizio N. 116. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi ordini di servizio N. 120-1916, 47 e 74-1917).

Nell' elenco delle deviazioni ammesse — pubblicato nella parte II delle tariffe e condizioni pei trasporti, nella istruzione pel servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni e nella parte prima della prefazione generale all'orario generale di servizio — deve farsi la seguente aggiunta:

Percorso da o viceversa	Percorso a o viceversa	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso — Km.
Pavia. . .	Sarzana. .	Casalpusterlengo – Piacenza–Noceto	Genova	8

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 117. (M. C.).

Servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la ferrovia a scartamento ridotto Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano, esercitata dalla Società anonima per la ferrovia Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano.

In conformità ad apposita convenzione stipulata con la Società Anonima per la ferrovia Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano viene attivato, a datare dal giorno 15 settembre 1917, il servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la ferrovia a scartamento ridotto Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano.

Disposizioni generali.

1) *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti da una parte e quelle della ferrovia Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano dall'altra si effettua a mezzo della stazione di scambio di Pescolanciano Chiauci e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della ferrovia stessa, salvo le esclusioni di cui al punto 2° del presente O. S., e comprenderà le spedizioni a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O., nonchè i veicoli, il numerario, le carte-valori, gli oggetti preziosi ed i feretri.

2) *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) il bestiame;

b) le merci di lunghezza superiore a m. 12 e quelle di peso indivisibile superiore alle 5 tonnellate;

c) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S.

3) *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative distanze.* — Le stazioni della Ferrovia corrispondente ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Pescolanciano Chiauci, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

4) *Trasbordo di carri nella stazione di Pescolanciano Chiauci.* — I trasporti di merci a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e disposizioni in vigore sulle F. S. ed i carri misti a G. V. ed a P. V. O. rispondenti alle condizioni dei carri normali vigenti sulle F. S., tanto in provenienza che in destinazione della ferrovia Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano, saranno trasbordati a cura, rischio e spese della Concessionaria dai carri delle F. S. a quelli della Concessionaria stessa o viceversa su appositi binari di trasbordo nella stazione di Pescolanciano Chiauci.

NORME E CONDIZIONI PER L'ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI IN SERVIZIO DI CORRISPONDENZA.

5) *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali devono attenersi anche le stazioni della Ferrovia concessionaria.

6) *Documenti di trasporto - Tassazione - Scritturazione - Contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (edizione 1° luglio 1909) » pubblicate con l'O. S. n. 160-1909.

7) *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci, integrandolo con l'aggiunta

di L. 0,50 per tonnellata quando esso sia costituito dalle sole spese di stazione, cioè non contenga le quote per le operazioni di carico o scarico.

I trasporti di merci a G. V. a carro completo e quelli di merci a P. V. A. devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio di Pescolanciano Chiauci, della tassa di transito di L. 0,60 a tonnellata.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti e destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico, per le dette stazioni il diritto fisso viene ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

8) *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalla ferrovia concessionaria viene fatta a cura della Concessionaria stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle ferrovie dello Stato.

9) *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni al dettaglio, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi, vengono dalla ferrovia corrispondente ritirati o consegnati a sua cura e spese negli uffici e magazzini delle F. S. della stazione di Pescolanciano Chiauci.

Col ricevimento incondizionato da parte della ferrovia Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano sia delle merci ritirate direttamente dai magazzini della stazione di Pescolanciano Chiauci, sia dei trasporti a carro completo trasbordati dai binari di cui sopra, cessa la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponde di ogni e qualsiasi avaria che in seguito venisse riscontrata.

Per le merci in provenienza della ferrovia corrispondente, le Ferrovie dello Stato non assumono alcune responsabilità se non quando sia concluso il contratto di trasporto a norma dell'art. 94 delle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S. Per le spedizioni però a carro completo o da considerarsi come tali e per quelle in

carri misti, la ferrovia Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano deve rispondere in base ai processi verbali e documenti che le vengono comunicati, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero imputabili alla concessionaria stessa.

10) *Trasporti in servizio - Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni. Saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Pescolanciano Chiauci si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di servizio, alla convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione a quanto è detto nel presente O. S. ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato dovranno essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915 » :

— nella parte III a pagina 6 riportare l'indicazione Società per la ferrovia *Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano,* pag. 186;

— nell' « Elenco alfabetico delle stazioni » aggiungere, nelle sedi opportune, il nome delle stazioni della detta ferrovia con la indicazione della pagina 186;

— alla pagina 186 riportare tutte le indicazioni contenute nell' « Allegato ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (parte seconda) si dovrà:

— nell'elenco delle « Località delle ferrovie secondarie, tramvie, ecc. » inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni della nuova ferrovia con l'indicazione della linea 718;

— a pagina 21, dopo l'indicazione della ferrovia Montepulciano stazione-Montepulciano città aggiungere:

718	***Società per la ferrovia Agnone–Pietrabbondante–Pescolanciano*** **Agnone–Pietrabbondante–Pescolanciano**

Inoltre nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914, volume 1°) » a pag. 44 di fianco al nome di Pescolanciano Chiauci si deve esporre il richiamo (g) riportando in calce la nota seguente:

(g) Stazione di scambio con la ferrovia a scartamento ridotto Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 117-1917.

Società per la ferrovia Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano

Sede in Agnone

Direzione dell'esercizio: Agnone

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze chilometriche dalla stazione di scambio di Pescolanciano Chiauci	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						
			Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Gru fisse		Bilance a ponte		Sagoma-limite
								di testa	di fianco	Quantità	Portata in tonnellate	Quantità	Portata in tonnellate	
Agnone	Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano	38	G	A	P	V	—	T	F	1	3	1	16	—
Verrino		31	G (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vastogirardi-Capracotta.		18	G	A	P	V	—	T	F	—	—	—	—	—
Pietrabbondante		11	G	A	P	V	—	T	F	—	—	—	—	—
Trivento		7	G	A	P	V	—	T	F	—	—	—	—	—

(1) Limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di 75 kg.
Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:
a) Il bestiame. — b) Le merci di lunghezza superiore a m. 12 e quelle di peso indivisibile superiore alle 5 tonnellate. — c) Le materie esplodenti ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe e condizioni in vigore sulle F. S.

Ordine di servizio N. 118. (C.).

Abbonamenti per studenti.

A cominciare dal 1° ottobre p. v. saranno adottati anche per gli abbonamenti per gli studenti (allegato n. 6-B alle tariffe) biglietti del tipo in uso per gli abbonamenti ordinari distinti con la parola « studente ».

I biglietti a valore, attualmente in iscorta presso le stazioni autorizzate al loro rilascio, dovranno essere versati al Controllo viaggiatori di Firenze.

I richiedenti dovranno, all'atto della domanda, pagare i diritti fissi, e le stazioni (comprese quelle finora abilitate all'emissione dei biglietti per studenti) invieranno le relative domande mod. C³ 217 insieme ai prescritti documenti alle rispettive Divisioni Movimento (le stazioni delle linee complentari sicule — ferrovie secondarie - gruppo Sicilia — alla Direzione d'esercizio in Palermo) le quali provvederanno al rilascio dei biglietti.

A chiarimento e per l'esatta osservanza delle disposizioni risultanti dall'allegato n. 6 B alle tariffe, si aggiunge quanto segue:

Il periodo delle vacanze, durante il quale non è ammesso il rilascio e l'uso dei biglietti di abbonamento per studente, è quello compreso dal 1°. agosto a tutto settembre.

Per gli studenti delle Università o degli Istituti superiori, deve sempre risultare trattarsi di studenti *effettivi regolarmente immatricolati* alle varie facoltà. Restano quindi esclusi dai ribassi gli *uditori*.

L'uso dei biglietti d'abbonamento a prezzo ridotto è ammesso, limitatamente alla durata dei corsi, anche pei maestri e per le maestre che frequentano i corsi biennali di pedagogia presso le Università od altri Istituti superiori pareggiati, purchè non ripetenti, come pure per tutte le persone iscritte regolarmente per

frequentare altri corsi speciali di perfezionamento, sia pure che esercitino una qualche professione.

Per gli studenti di Istituti e di Accademie di belle arti valgono le norme speciali seguenti:

Essi debbono comprovare mediante la presentazione del prescritto certificato di iscrizione, di essere inscritti ai corsi ordinari. La concessione degli abbonamenti non può quindi concernere gli studenti che frequentano *corsi liberi*.

Al principio dell'anno scolastico gli abbonamenti si rilasciano per un periodo non superiore a due mesi, salvo che si tratti di biglietti a pagamento rateale nel quale caso i biglietti possono riguardare anche un numero di mesi superiore a due, ma il primo periodo non deve mai eccedere la validità di due mesi.

Dopo il secondo mese dell'anno scolastico gli studenti di belle arti potranno ottenere abbonamenti per i mesi successivi presentando, oltre al certificato d'iscrizione, un certificato rilasciato dal capo dell'Istituto, attestante la regolare frequenza ai corsi nei mesi precedenti. Coloro i quali abbiano abbonamenti rateali, potranno continuarne l'uso presentando il detto certificato di frequenza.

Per gli abbonamenti a pagamento rateale emessi nei primi due mesi dell'anno scolastico l'obbligo della presentazione del certificato di frequenza sarà fatto risultare dagli uffici di emissione sullo scontrino corrispondente al terzo mese (secondo o terzo periodo rateale) nello spazio nel quale la stazione che convaliderà l'abbonamento dovrà applicare il mod. C[i] 203 *bis*.

L'elenco delle Università e delle Scuole è stato pubblicato con l'Ordine di servizio n. 2 (C)-1916 completato con l'altro Ordine di servizio n. 12 (C) del 1917.

Per le linee varesine (Milano-Gallarate-Varese; Gallarate-Laveno-Luino e Gallarate-Arona) la riduzione si applica sulla tariffa normale di abbonamento e non sulla tariffa locale n. 8.

Sono abrogati:

il punto III dell'Ordine di servizio n. 55-1907 e il punto IV della istruzione n. 11 (IX) del 1907, già sostituita dall'art. 8 delle

norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909; le circolari n. 43 (VIII) del 1908 e n. 74 (VIII) del 1911; e gli Ordini di servizio n. 347-1911, n. 281 e n. 299-1912.

Dovrà inoltre intendersi analogamente modificato il punto V dell'art. 8 delle predette norme per il servizio contabile delle gestioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 61. (C.).

Viaggi dei padri di famiglia chiamati a far parte delle Commissioni esoneri.

Si avverte che i padri di famiglia chiamati a far parte delle Commissioni esoneri di cui al decreto Luogotenenziale 12 aprile 1917, n. 629, sono considerati come aggregati all'Esercito e come tali sono ammessi a viaggiare in franchigia, con le norme del paragrafo 120 del Capo IV del Regolamento pei trasporti militari, per recarsi dalla propria residenza alla località sede della Commissione esoneri e viceversa.

Quale documento di viaggio è sufficiente che essi esibiscano il biglietto d'invito alle sedute, su cui dovranno figurare — con apposita dichiarazione debitamente convalidata dall'autorità militare — la data del viaggio ed il percorso relativo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 22.

Circolare N. 62. (M.)

Trasporti di legna da ardere e carbone vegetale.

1° In dipendenza dell'ordinanza del Commissariato generale per i combustibili nazionali, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* del 21 agosto 1917, n. 197, e riportata nella prima parte del Bollettino ufficiale n. 35 del 30 agosto u. s., sono vietate sino a nuova disposizione ed in mancanza fino al 31 dicembre 1917:

a) *l'esportazione* di legna da ardere e di carbone vegetale dalle provincie di Alessandria, Ancona, Belluno, Bergamo, Caltanissetta, Chieti, Como, Ferrara, Forlì, Genova, Girgenti, Livorno, Lucca, Milano, Modena, Napoli, Padova, Palermo, Ravenna, Rovigo, Siracusa, Sondrio, Torino, Trapani, Udine, Venezia, Verona e Vicenza;

b) *l'esportazione* di carbone vegetale dalle provincie di Firenze, Reggio Emilia e Roma;

c) *l'importazione* di legna da ardere e di carbone vegetale nelle provincie di Arezzo, Avellino, Caserta, Catanzaro, Cosenza, Grosseto, Novara, Perugia, Pisa, Porto Maurizio, Potenza, Reggio Calabria, Salerno ed isola di Sardegna.

2° Eccezioni ai divieti di cui sopra possono essere autorizzate dal Commissariato generale per i combustibili nazionali ed in casi d'urgenza dai Comitati regionali di mobilitazione industriale i quali, in tali casi, presentano le richieste dei trasporti pel tramite delle Commissioni militari di linea.

3° Salve le eccezioni autorizzate dagli organi sopra indicati, le stazioni devono rifiutare l'accettazione di spedizioni di legna o di carbone vegetale dirette fuori di provincia dalla quale sia proibita la esportazione, od a provincia per la quale sia vietata l'importazione.

Per accertare se un trasporto è destinato a stazione apparte-

nente ad una provincia per la quale esista divieto d'importazione, le stazioni di partenza devono consultare il volume 1° del *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato,* edizione giugno 1914.

Avvertesi che non occorre autorizzazione per le spedizioni effettuate fra provincie comprese nella circoscrizione di uno stesso Corpo d'armata limitatamente alla legna od al carbone acquistati dall'autorità militare, anche se per le provincie stesse vi sia divieto d'importazione o d'esportazione (1).

4° *I trasporti provenienti da altre Amministrazioni* ferroviarie, tramviarie, marittime e lacuali in servizio cumulativo o di corrispondenza, non devono essere accettati dalla stazione di transito o di scambio quando non rispondano alle condizioni di cui ai punti precedenti.

Nel caso di merce proveniente dal mare, dai laghi o per via terrestre non in servizio cumulativo o di corrispondenza, sia per costituire depositi temporanei, sia per essere subito rispedita per ferrovia a località appartenente ad altra provincia, la merce deve

---

(1) **CIRCOSCRIZIONE DEI CORPI D'ARMATA.**

1°)	**Torino:**	provincie di	Torino e Novara.
2°)	**Alessandria:**	»	Alessandria, Cuneo e Pavia.
3°)	**Milano:**	»	Milano, Bergamo, Brescia, Como, Sondrio.
4°)	**Piacenza:**	»	Piacenza, Cremona, Genova, Parma, Porto Maurizio, Reggio Emilia.
5°)	**Verona:**	»	Verona, Belluno, Mantova, Padova, Treviso, Vicenza.
6°)	**Bologna:**	»	Bologna, Ferrara, Forlì, Modena, Ravenna, Rovigo, Udine, Venezia.
7°)	**Ancona:**	»	Ancona, Aquila, Ascoli Piceno, Campobasso, Chieti, Foggia, Macerata, Pesaro, Teramo,
8°)	**Firenze:**	»	Firenze, Arezzo, Grosseto, Livorno, Lucca, Massa, Pisa, Siena.
9°)	**Roma:**	»	Roma, Cagliari, Perugia, Sassari.
10°)	**Napoli:**	»	Napoli, Avellino, Benevento, Caserta, Salerno,
11°)	**Bari:**	»	Bari, Catanzaro, Cosenza, Lecce, Potenza, Reggio Calabria.
12°)	**Palermo:**	»	Palermo, Caltanissetta, Catania, Girgenti, Messina, Siracusa, Trapani.

essere considerata come se fosse in esportazione dalla provincia alla quale appartiene la stazione a cui viene richiesto il proseguimento per ferrovia.

Però se la merce in arrivo dal mare è scortata da polizza dalla quale risulti la definitiva destinazione, la merce si considera in transito e deve essere accettata per la rispedizione alla destinazione risultante dalla polizza.

5° Le stazioni segnalano alle rispettive Divisioni Movimento i trasporti di legna da ardere e di carbone vegetale giornalmente effettuati; le Divisioni li notificano settimanalmente al Servizio Movimento coi rapporti mod. M-186.

Il Servizio Movimento provvede alle comunicazioni al Commissariato generale per i combustibili nazionali ed al Comitato centrale di mobilitazione industriale, di cui all'ultimo capoverso dell'art. 6 dell'ordinanza 21 agosto 1917.

6° Indipendentemente dalle prescrizioni sopra indicate, pei trasporti della legna da ardere e del carbone vegetale *continuano a valere le disposizioni contenute nell'Ordine di servizio numero 103-1917.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 22 *ed ai controlli del materiale.*

Circolare N. 63. (V. M. A).

Etichette Mod. V. 57a e V. 57b per segnalare guasti ed ammanchi nei veicoli.

(Vedi ordine di servizio N. 183-1907).

Si porta a conoscenza del personale interessato che le etichette mod. V 57-*a* e V 57-*b* per segnalare le avarie sui veicoli sa-

ranno stampate d'ora innanzi, anzichè su carta rispettivamente di colore azzurro ed arancione, su carta bianca, ma con caratteri di tipo diverso e con una diversa disposizione delle indicazioni in modo da ben differenziare le due etichette fra loro e dalla attuale etichetta V 57 (bianca) la quale resta invariata.

A tergo della presente trovasi riportato il *fac-simile* delle due etichette.

Nulla resta cambiato circa il significato da attribuirsi alle medesime, le quali pertanto dovranno essere usate nei casi e secondo le prescrizioni stabilite dalle «*Norme sull'uso delle etichette . . . . .*» diramate con l'Ordine di servizio 133-1907.

Le attuali etichette V 57-*a* (azzurra) e V-*b* (arancione) continueranno ad essere usate fino ad esaurimento della scorta esistente nei magazzini.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42; 44, 45 *e ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

Allegato alla circolare N. 63–1917.

O

da lasciarsi per i veicoli assegnati alle **OFFICINE**

FERROVIE ITALIANE DELLO STATO

N.° progr. ....

Sostituisce l'Etichetta **AZZURRA**

Mod. *V - 57 a.*

AVARIE ed altre eventuali indicazioni: ....

.... *li* ....

Firma ....

Bollo

VEICOLO: *Sigla* ....

Serie .... *N.* ....

da inviarsi alle **OFFICINE** / alla **SQUADRA RIALZO**

di ....

.... **treni** ....

PUÒ SOLO VIAGGIARE VUOTO

S

da lasciarsi per i veicoli assegnati alle **SQUADRE RIALZO**

O

da lasciarsi per i veicoli assegnati alle **OFFICINE**

FERROVIE ITALIANE DELLO STATO

N.° progr. ....

Sostituisce l'Etichetta **ARANCIONE**

Mod. *V - 57 b*

VEICOLO: *Sigla* .... *Serie* .... *N.°* ....

per l'OFFICINA, la SQUADRA RIALZO locale

Avarie ed altre eventuali indicazioni ....

.............................., *li* .... *191* ....

Bollo

NON DEVE VIAGGIARE NEMMENO VUOTO

S

da lasciarsi per i veicoli assegnati alle **SQUADRE RIALZO**

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Zen** Fortunato - manovale avventizio - stazione Padova - soldato di fanteria - morto il 15 agosto 1916.
- **Martellini** Luigi - manovale avventizio - staz. S. Elpidio a mare - soldato di fanteria - morto il 16 agosto 1916.

(162554) - **Margotti** Mario Luigi - frenatore - divisione movimento Bologna - serg. magg. di artigl. - morto il 12 maggio 1917.

- **Corna** Primo Antonio - manovale avventizio - deposito combustibili Treviglio - soldato di fanteria - morto il 23 maggio 1917.
- **Galgani** Agostino - manovale avventizio - servizio costruzioni - soldato di fanteria - morto il 10 giugno 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(173484) - **Canzoneri** Giuseppe - cantoniere - sezione lavori Palermo - caporalmaggiore di fanteria - morto il 12 giugno 1916.

SENTENZE

Contratto per fornitura carri - Ritardi ed omissioni addebitate all'appaltante - Penalità - Domanda di esonero - Inammissibilità - Decadenze del fornitore.

Il fornitore non può addurre pretesi ritardi ed oscitanze della committente nelle pratiche relative all'aggiudicazione definitiva, per determinare una causa discriminatrice della posteriore inosservanza dei termini di consegna, quando, avvenuta l'aggiudicazione, ha firmato il contratto senza proteste o riserve.

Il semplice ritardo dei sottofornitori nella esecuzione degli ordinativi loro rilasciati dal costruttore, non può essere da costui adotto come causa di forza maggiore per giustificarsi dei ritardi incorsi nella esecuzione contrattuale, dovendo i sottofornitori ritenersi identificati col costruttore rispetto alla committente, con la conseguenza che quello ne deve rispondere a questa come del fatto proprio.

L'obbligo del fornitore di reclamare sotto pena di decadenza entro un termine perentorio dal ricevimento della collezione dei disegni costruttivi, ai fini di una congrua proroga, quando taluno dei disegni inviatigli dalla committente sia inesatto o difettoso, deve ritenersi operativo anche nel caso di disegno mancante. L'omesso reclamo in sede amministrativa vieta pertanto anche in questo caso all'appaltatore di addurre il fatto della committente ai fini dell'esonero dalla penalità per ritardata esecuzione della fornitura.

CORTE APPELLO DI ROMA — Sent. 4-24 aprile 1917 (*Est.* Fazioli) — Bagnara contro FF. Stato.

DIRITTO.

Considerato che l'appello principale del Bagnara, col quale si riportano all'esame della Corte le due cause di responsabilità

da lui ascritte all'Amministrazione ferroviaria, che furono respinte dal Tribunale, non merita di essere accolto. La prima colpa dell'Amministrazione si vorrebbe di fatti dal Bagnara concretare nella pretesa irregolarità della procedura di aggiudicazione per effetto della quale gli fu attribuita la fornitura di soli 25 carri invece di cento cui aveva diritto, e nel ritardo di oltre sei mesi, che si verificò fra l'attribuzione stessa e la ricognizione del suo diritto. Però quando si consideri innanzi tutto che egli dopo tali avvenimenti, accettò e firmò il contratto puramente e semplicemente senza alcuna protesta o riserva anche per quanto riguardava i termini di consegna dei 100 carri, si dovrà convenire che la condotta del Bagnara è incompatibile con l'attuale pretesa giudiziarmente manifestata solo nel 1914, e che egli per lo meno implicitamente con la firma in parola si precluse l'adito ad ogni azione per fatti precedenti noti e avvenuti proprio a danno dello stesso istante. Circa la irregolarità della procedura il Bagnara non porta poi alcun documento per provarne la sussistenza, mentre l'Amministrazione sostiene che la limitazione dell'aggiudicazione avvenne solo per un apprezzamento sfavorevole alla potenzialità dello stabilimento Bagnara, apprezzamento che i fatti posteriori dimostrarono giustificato, ma che ad ogni modo sarebbe insindacabile da parte dell'autorità giudiziaria, specialmente se si tien presente il tenore dell'art. 29 del Capitolato d'oneri, e il fatto che, per l'art. 5 del contratto, questo diveniva obbligatorio per le Ferrovie solo dopo l'approvazione in sede superiore ai termini dello statuto, e quella del R. Governo. Inoltre, anche dato che la irregolarità fosse dimostrata pel fatto che il Ministero, e per esso il R. Ispettorato Ferroviario, ebbe a dare il visto favorevole alla pretesa del Bagnara, l'unica conseguenza che ne poteva derivare era che a costui doveva darsi come fu data, la fornitura dei 100 carri, non che l'Amministrazione dovesse senz'altro rispondere dei danni, quando la sua condotta fu ispirata solo da criteri tecnici e di sua esclusiva competenza. Ed infine l'Amministrazione appena ebbe ricevuto il detto *visto* non indugiò tre mesi a darne comunicazione al Bagnara, ma solo 23 giorni, se si tien conto che l'aggiudicazione era avvenuta il 2 maggio 1903 e la comunicazione avvenne il 25 maggio 1903, come è ora da lui riconosciuto nelle sue note autorizzate; nè il ritardo di 23 giorni deve

considerarsi per sè stesso anormale, data la complessità e vastità di un'azienda ferroviaria, e la necessità di numerosi controlli amministrativi all'uopo occorrenti, tanto vero che anche alle altre Ditte concorrenti fu nello stesso giorno fatta uguale comunicazione per le forniture loro attribuite. E da quel giorno il Bagnara poteva ben mettersi in grado di far fronte ai suoi impegni, pei quali del resto, da esperto industriale, avrebbe dovuto fin da prima di presentarsi alla gara, fare e mantenere i preparativi necessari nei quali l'Amministrazione ferroviaria non aveva contrattualmente per legge alcun obbligo di concorrere, avendo essa invece tutto il diritto di ritenere che il Bagnara avesse a suo tempo provveduto ai propri interessi. Notisi per ogni buon fine che il contratto fu dal Bagnara firmato non nei primi di agosto, come egli per errore affermò nella sua citazione, ma il 15 giugno 1903, e ciò perchè solo il 6 mese stesso egli fu in grado di versare la cauzione occorrente. Non è pertanto il caso di ammettere l'interrogatorio e la prova per testi formulata dal Bagnara sotto i numeri 3 a 7 delle sue conclusioni aggiunte di primo grado, e ciò specialmente perchè i fatti in essi indicati inquanto sono stati innanzi ritenuti dalla presente sentenza, emergono dalle dichiarazioni stesse dell'Amministrazione e dai suoi documenti non più impugnati dal Bagnara; ed in quanto concernono i danni sofferti da lui, sono irrilevanti ed inconcludenti. Va solo rilevato per i cap. 4 e 5 che la concessione di *eseguire le longarine* dei carri in diversa qualità di legno e in due pezzi, venne a costituire una facilitazione pel Bagnara a deroga dell'art. 16 del Capitolato d'oneri, e non una ricognizione qualsiasi di colpa da parte dell'Amministrazione; ma anche se la concessione dovesse ritenersi come variante ordinata dall'Amministrazione, il Bagnara non potrebbe prevalersene per una modificazione dei termini perchè non fu al riguardo stabilito nessun accordo, e quindi i primitivi termini di consegna devono intendersi mantenuti fermi ed inalterati, ai sensi dell'articolo 24, pen. comma, del capitolo stesso.

Così del pari non può il Bagnara invocare a suo favore i ritardi dei suoi sottofornitori, perchè bisognava che essi fossero prodotti da forza maggiore e fossero tempestivamente denunciati e documentati, ai sensi del terz'ultimo comma dell'art. 24 innanzi citato: mancando la denuncia, non deve l'Amministrazione

tener conto anche di ritardi di sottofornitori, che fossero dipesi da forza maggiore, nè tale può ritenersi il semplice fatto dei sottofornitori, perchè essi non possono qualificarsi terzi rispetto all'imprenditore, ma si identificano col medesimo di fronte all'Amministrazione che deve dare solo il suo gradimento per la loro scelta (art. 22 del Capitolato).

Il secondo addebito fatto all'Amministrazione è anche esso infondato perchè come fu esattamente giudicato dal Tribunale, l'art. 22 del Cap. fa obbligo ai fornitori di servirsi esclusivamente della industria italiana, quando essa sia in grado di fornire i materiali od i pezzi alle condizioni del Cap. stesso, mentre il Bagnara chiedeva di provare soltanto che una Ditta francese gli avrebbe fornito con maggior sollecitudine e a minor prezzo le boccole. Non trattavasi quindi di un caso di impossibilità, ma solo di maggiore convenienza pel Bagnara; nè egli può richiamarsi alla *riserva* dell'ultima parte dell'art. 22, poichè essa costituisce una facoltà insindacabile dell'Amministrazione per *casi eccezionali*. Nè tale eccezionalità si poteva riscontrare nella specie, in cui le boccole finirono per essere effettivamente fornite da Ditte nostrali, a seguito del rifiuto dell'Amministrazione di permetterne la commissione all'estero. Notisi pure che l'ordine per le boccole, come dalla lettera dello stesso Bagnara del 30 gennaio 1904, fu dato da lui a fine gennaio 1904, e quindi con un ritardo abbastanza notevole dalla data in cui egli era stato messo in grado di agire (25 maggio 1903). E pertanto non si deve ammettere il mezzo istruttorio, col quale, al cap. 8, si vorrebbero provare le dedotte difficoltà e le ragioni di personale convenienza del Bagnara; tanto meno poi può darsi corso all'aggiudicata con le conclusioni di appello fatta al detto cap. 8 nel senso di provare che l'industria italiana non fosse in grado di fornire le boccole alle condizioni richieste, perchè trattasi di un ripiego escogitato solo per condotta di causa, mentre il semplice confronto fra detta aggiunta e il primitivo tenore dell'interrogatorio dimostra che non si trattava della impossibilità occorrente per contratto, ma di semplici difficoltà facilmente superabili come furono superate, e che il ritardo conseguenziale fu dovuto esclusivamente al Bagnara. Se infine la questione delle boccole vuole ricollegarsi col primo motivo della irregolare e ritardata aggiu-

dicazione, le stesse ragioni innanzi indicate valgono a dimostrare la infondatezza.

Considerato invece che l'appello incidentale dell'Amministrazione va accolto perchè dal Tribunale non furono esattamente apprezzate le clausole contrattuali ed i fatti dedotti dall'Amministrazione stessa. Può ritenersi, allo stato degli atti, provato che il Bagnara ricevette dall'Amministrazione i disegni per i carri da costruire con nota 4 agosto 1903; che fra tali disegni mancava quello relativo alle tubazioni del freno Westinghous, il quale venne richiesto dal Bagnara con lettera 15 agosto 1903, e che esso fu spedito al Bagnara lì 24 settembre 1903 (vedi ricorso Bagnara 18 maggio 1905 al R. Ispettorato ferroviario). Trattasi quindi di vedere se i termini di consegna debbono decorrere come fu scritto dall'Amministrazione con la nota 4 agosto 1903, e in base all'articolo 23 del Cap. dal 6 detto mese, oppure da altra epoca, e specialmente dal 24 settembre 1903, come pretese il Bagnara nel suo ricorso, che venne presentato quando già era decorso l'ultimo giorno utile della consegna (6 giugno 1904).

Ora la tesi del Bagnara accolta dal Tribunale, che l'art. 28 del Cap. d'oneri riguardi gli errori o deficienze di indicazioni dei disegni, che siano stati tutti ed integralmente trasmessi, non la mancanza di qualche disegno, e specialmente di quelli di parti principali e necessarie per il lavoro commesso, non è plausibile, poichè con essa non si tien conto del complesso della disposizione e delle sue finalità.

Se si procede invece con tali criteri, che sono poi imposti dalla legge comune nella interpretazione ed esecuzione di tutti i contratti, e che non sono certo in contrasto con le norme di interpretazione delle clausole penali o di decadenza, si vedrà che l'Amministrazione con l'invio *del disegno di insieme* e della massa dei disegni dei particolari meno uno, non poteva mai incorrere nella pretesa *mancata consegna dei disegni;* ma poteva parlarsi *di deficienza di indicazioni di disegni,* e che in tal caso ogni domanda di ritardo nella consegna del lavoro al fornitore era vietata, avendo egli solo il diritto di chiedere il completamento dei disegni nei 20 giorni, e non di pretendere proroghe di termini, che sono escluse dall'ultima parte dell'articolo. I disegni dei particolari completavano infatti il disegno d'insieme che doveva ri-

prodursi nei lavori commissionati; il costruttore inoltre, prima della gara, aveva non solo già avuta altra copia di detto disegno d'insieme, ma aveva potuto prendere visione, presso il Servizio materiali di Torino, dei disegni esatti e particolareggiati di costruzione da applicare ai carri in questione, e allo stesso Servizio aveva il diritto di ricorrere per ogni spiegazione o schiarimento, come è scritto nello stesso art. 28. In tali sensi lo stesso Bagnara interpretò ed applicò il contratto, poichè egli chiese ed ebbe, nel mese successivo alla consegna dei disegni, il disegno mancante, senza fare alcuna protesta per insufficienza di termini e per proroga di essi. Nè il Bagnara trovavasi del resto nella impossibilità di iniziare e di procedere nella lavorazione dei carri perchè trattasi di apparecchi che, per quanto importanti per la sicurezza del servizio ferroviario, non costituivano che semplici accessori. Per i carri il Bagnara aveva a sua disposizione altri sei mesi e mezzo, mentre le altre due consegne dovevano eseguirsi rispettivamente nei successivi 9 e 10 mesi.

E ciò anche a prescindere dalla considerazione che nel Capitolato vi erano sufficienti indicazioni per la struttura di detti apparecchi (articoli 2 e 11) e che essi non dovevano essere costruiti dal Bagnara, ma dovevano essere forniti pel citato art. 11 dalla Ditta Westinghouse, con cui il Bagnara doveva mettersi direttamente d'accordo, avendo l'Amministrazione dichiarato che essa voleva mantenersi assolutamente estranea al riguardo e che il Bagnara stessa doveva nel periodo di garanzia rispondere del funzionamento perfetto dei freni e di ogni spesa di riparazione. Tutto ciò dimostra che il Bagnara non ha alcuna ragione per insistere nella sua pretesa, che riguarda del resto, apparecchi di privativa della ditta Westinghouse di applicazione notoria nella industria, e quindi non ignoti allo stesso Bagnara, come capo di uno stabilimento di costruzione di veicoli ferroviari.

Deve pertanto revocarsi la sentenza appellata, essendo inutile, in base alle esposte ragioni, la perizia disposta dal Triblnale sulle finalità dei freni Westinghouse nelle costruzioni dei carri in questione; nè è necessario estenderlo all'altro quesito formulato dall'Amministrazione sulla sufficienza delle semplici indicazioni contrattuali relative all'applicazione dei freni stessi. Quanto poi ai cap. 1 e 2 del mezzo istruttorio proposto dal Bagnara, e

ritenuti dal Tribunale non necessari, anche la Corte deve del pari escluderli, perchè il 1° capitolo riguarda fatti non più contestati in questa sede, e il 2° relativo alla consuetudine delle ferrovie, di consegnare anche i disegni dei freni Westinghouse in ordinazioni consimili, non importerebbe mai la esclusione delle ragioni di diritto e di fatto come sopra enunciate, e contrarie alla domanda del Bagnara. — Che le spese sono a carico dei soccombenti (art. 370 C. C.).

P. Q. M. — Rigetta completamente la domanda del Bagnara.

ANNO X - N. 38

20 SETTEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma, settembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 19 *agosto* 1917, *n.* 1399, *col quale è approvato il testo unico delle disposizioni di legge emanate in conseguenza del terremoto del* 28 *dicembre* 1908 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 11 della legge 11 luglio 1913, n. 1039;

Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 29 giugno 1916, numero 838;

Ritenuta la necessità di coordinare in testo unico con le disposizioni successivamente emanate, quelle dei testi unici approvati con R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261 e con decreto Luogotenenziale 5 novembre 1916, n. 1526, apportando le modificazioni ed aggiunte occorrenti ai fini del coordinamento ed in armonia con le attuali esigenze dei paesi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, e con i ministri segretari di Stato per l'interno, per il tesoro, per le finanze, per la grazia e giustizia e culti, per l'istruzione pubblica, per la guerra, per la marina, per l'agricoltura, per l'industria, commercio e lavoro, per i trasporti marittimi e ferroviari e per le poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 settembre 1917, n. 214.

Art. 1

È approvato il testo unico delle disposizioni legislative emanate in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908, vistato d'ordine Nostro dal presidente del Consiglio dei ministri e dagli altri ministri proponenti.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dallo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 19 agosto 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — ORLANDO — CARCANO — MEDA — SACCHI — RUFFINI — GIARDINO — DEL BONO — RAINERI — DE NAVA — R. BIANCHI — FERA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *agosto* 1917, *n.* 1403, *col quale sono modificate le disposizioni relative ai trasporti a breve distanza* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il Nostro decreto 7 aprile 1917, n. 606, riguardante nuovi provvedimenti per limitare i trasporti delle merci;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli dell'industria, commercio e lavoro, del tesoro e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e autorizzata:

a) a tassare le spedizioni a piccola velocità, in servizio interno e cumulativo, percorrenti sulle linee dello Stato fino a chilometri 26 inclusi, in base alla distanza minima di chilometri 27;

b) a triplicare la tassa speciale, stabilita dagli atti di convenzione, per le spedizioni fra uno stabilimento e la stazione cui

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 settembre 1917, n. 216.

è allacciato, o fra stabilimenti allacciati alla medesima stazione;

c) a sospendere i prezzi stabiliti dall'art. 10 della concessione speciale *B* per i trasporti tra Sampierdarena, San Benigno, Santa Limbania e le fermate di Sampierdarena e i prezzi per tonnellata stabiliti dall'art. 15 della parte prima dell'allegato 8° alle tariffe, applicando in loro vece le tariffe competenti a ciascuna spedizione in base alla distanza di chilometri 27.

Art. 2.

L'articolo precedente sostituisce il punto I dell'art. 1 del Nostro decreto 7 aprile 1917, n. 606, ed entrerà in vigore con la data che sarà fissata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e durerà fino a tre mesi dopo la pubblicazione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 agosto 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI — DE NAVA — CARCANO — RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 9 *settembre* 1917, *n.* 1405, *col quale è costituito un Comitato di ministri per gli approvvigionamenti da farsi all'estero* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e dei poteri conferiti al Governo del Re, con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il Nostro decreto 8 marzo 1917, n. 360;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I ministri per gli affari esteri, per le colonie, per l'interno, per le finanze, per la guerra, per le armi e munizioni, per la marina, per i trasporti, per l'agricoltura, per l'industria, commercio e lavoro, sotto la presidenza del ministro del tesoro, esamineranno e disporranno per tutto ciò che concerne:

a) i piani generali degli approvvigionamenti da farsi all'estero per opera diretta dello Stato;

b) l'ordine di precedenza da darsi agli approvvigionamenti stessi secondo l'urgenza dei bisogni;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 settembre 1917, n. 215.

c) i preventivi mensili degli acquisti, per i quali le singole Amministrazioni saranno autorizzate a rivolgersi all'estero;

d) le direttive da darsi alle Delegazioni all'estero, e in genere i provvedimenti opportuni, affinchè gli acquisti e i rifornimenti all'estero procedano regolarmente e in relazione alle necessità dello Stato.

Art. 2.

Il ministro del tesoro, di concerto con gli altri ministri indicati nell'articolo precedente, nominerà un segretario generale, che avrà cura di tutto quanto concerne l'esecuzione dei deliberati di cui all'articolo medesimo.

Le spese dell'ufficio di segreteria faranno carico al capitolo 111 del bilancio del tesoro pel corrente esercizio, e capitoli corrispondenti dei bilanci per gli esercizi futuri.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto dallo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 119. (M).

Servizio merci a Castellavazzo.

(Vedi ordine di servizio N. 218-1914)

La *Società Bellunese per l'industria delle calci e dei cementi* è subentrata alla *Società Anonima Marco Torres & C.* nella concessione di eseguire e ricevere trasporti a P. V. O. a vagone completo nella fermata di *Castellavazzo.*

Di conseguenza nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato — edizione giugno 1914 — », in calce alla pagina 19, nella Nota 11 devesi depennare il nome della *Società « Anonima Marco Torres & C.* » e sostituire quello della *Società « Bellunese per l'industria delle calci e dei cementi* ».

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 120. (M. C.).

Tassazione dei trasporti a p. v. percorrenti fino a 26 chilometri.

(Vedi ordine di servizio N. 48-1917).

In applicazione del decreto Luogotenenziale n. 1403 del 26 agosto 1917, col quale è stato modificato l'art. 1, punto 1°, dell'altro decreto n. 606 del 7 aprile 1917, per i trasporti accettati dal 16 settembre 1917 le disposizioni del punto 1° dell'ordine di servizio n. 48-1917 relative alla triplicazione delle tasse dovute per i trasporti a p. v. ordinaria a tariffa con vincolo di peso fino alla distanza di km. 26, sono abrogate e sostituite dalle seguenti:

1° Tutti i trasporti a piccola velocità ordinaria, qualunque

sia la tariffa chiesta o applicabile, percorrenti fino a km. 26 inclusi, devono essere tassati in base alla distanza di km. 27.

Anche le spedizioni effettuate tra l'uno e l'altro degli scali marittimi di Genova, delle fermate di Sampierdarena e delle stazioni di Genova P. C. locale e di Genova Principe debbono essere tassate in base alla tariffa competente alla merce, computata per la percorrenza di km. 27. Per conseguenza resta sospesa l'applicazione dei prezzi di L. 1,40 e 1,10 per tonnellata, di cui l'art. 15 della Parte I dell'allegato 8° alle tariffe, ed i prezzi stabiliti dall'art.10 della concessione speciale B, pei trasporti tra Sampierdarena, S. Benigno, S. Limbania e le fermate di Sampierdarena, in luogo dei quali prezzi si riscuoteranno: per il pubblico, quelli delle tariffe ordinarie, e per lo Stato i prezzi della concessione B stabiliti per le singole merci.

2° I trasporti fra gli scali marittimi, per i quali siano stabilite tasse speciali di scalo, e le stazioni distanti non più di km. 26 si dovranno tassare per km. 27 come segue: per la distanza fra lo scalo e la stazione contigua in base alle tasse dell'allegato 8, e per la restante distanza a raggiungere i 27 km., in base alle tariffe competenti, senza però computare la soprattassa dell'art. 68 bis, la cui applicazione, per effetto del citato decreto, resta sospesa per le percorrenze sulle ferrovie dello Stato.

Dato, ad esempio, un trasporto da Napoli scalo marittimo a Napoli Centrale (km. 5 soggetti a tariffa speciale di scalo), lo stesso si tasserà per km. 5 secondo i prezzi dell'allegato 8 alle tariffe e per km. 22 (complemento di 27) con i prezzi della competente tariffa, senza la soprattassa dell'art. 68 bis.

La medesima tassa sarà applicata per tutte le spedizioni dallo scalo marittimo di Napoli alle stazioni di Casoria, Frattamaggiore, S. Antonio S. Arpino, Aversa, Casalnuovo e Acerra, le quali, compreso il percorso fra lo scalo e la stazione contigua (Napoli Centrale) distano meno di 27 km.

Parimente una spedizione da Savona marittima a Varazze (km. 2 di scalo + 12) si tasserà per km. 2 secondo i prezzi dell'allegato 8 alle tariffe, e per km. 25 (complemento di 27) con i prezzi della competente tariffa.

La stessa tassa sarà dovuta per le consimili spedizioni dallo scalo di Savona marittima alle stazioni di Albissola Capo, Celle,

Cogoleto, Arenzano, Vado, Bergeggi, Spotorno, Noli, Varigotti, Finalmarina, Santuario, Sella Altare, S. Giuseppe di Cairo, le quali, compreso il percorso fra lo scalo e la stazione contigua (Savona Letimbro), distano meno di 27 chilometri.

Dato che per una spedizione in arrivo a Spezia venisse autorizzata la rispedizione a Spezia Scalo marittimo (km. 3) si computerà, per questo percorso, la sopratassa stabilita dall'allegato 8 alle tariffe e per 24 chilometri (complemento di 27), le tasse della tariffa competente alla merce.

Nel seguente prospetto sono riportate, per ogni scalo marittimo o lacuale le distanze tassabili in base ai prezzi dell'allegato 8 e le distanze minime tassabili in base alla tariffa competente al trasporto:

Trasporti da o per		Distanza tassabile in base all'allegato 8° alle tariffe	Distanza minima tassabile in base alle competenti tariffe
Vado marina		2	25
Savona scalo marittimo		2	25
Genova scali marittimi		—	27
Spezia scalo marittimo	lato Spezia	3	24
	» Vezzano	7	20
Livorno marittima		—	27
Civitavecchia marittima		2	25
Napoli scali marittimi	lato Napoli Centrale	5	22
	» S. Giovanni a Teduccio	6	21
Torre Annunziata porto		1	26
Castellammare di Stabia scalo marittimo		4	23
Gallipoli porto		1	26
Brindisi banchina di levante		1	26
Barletta porto		3	24
Ancona scalo marittimo	molo sud	1	26
	» nord	3	24
Venezia marittima e S. Basilio		2	25
Palermo porto		—	27
Messina porto		—	27
Siracusa porto		—	27
Licata porto e molo		—	27
Porto Empedocle porto		—	27
Arona scalo lacuale		—	27
Como lago		—	27

3° Le norme che precedono valgono anche pei trasporti effettuati in base al *regolamento pei trasporti militari,* al volume delle *concessioni speciali* e, in generale, per tutti i trasporti tassabili con prezzi a base chilometrica, esclusi soltanto quelli eseguiti per conto di imprese su richiesta dei Servizi dell'Amministrazione.

4° Il provvedimento ha effetto per i trasporti che si eseguiscono sulle linee dello Stato e, limitatamente alle tasse relative al percorso sulle linee stesse, anche per i trasporti in servizio cumulativo italiano e internazionale o di corrispondenza con le ferrovie secondarie, funivie, tramvie e laghi.

Il provvedimento, fino a nuovo avviso, non sarà da applicare ai trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Per i trasporti da o per le linee Brescia-Iseo, Saline di Volterra-Volterra, Lecce-Francavilla Fontana, con diramazione Novoli-Nardò Centrale, e complementari sicule si deve cumulare il percorso delle linee anzidette con quello della rete principale dello Stato, per determinare se la percorrenza totale è inferiore a km. 27. In questo caso, la tassazione pel percorso F. S. si fa per la distanza di km. 27 diminuita del percorso sulle linee sopra nominate.

Per i trasporti in servizio interno delle linee complementari sicule si applicano le norme valevoli per la rete principale e per quelli in servizio locale tra Saline di Volterra e Volterra continueranno ad applicarsi, fino a nuovo avviso, i prezzi risultanti dall'apposita tariffa (edizione agosto 1912 e successive variazioni).

Ai trasporti da o per le linee Desenzano-Desenzano lago, e Cerignola-Cerignola città si applicheranno, invece, le norme relative ai trasporti in servizio cumulativo con ferrovie secondarie e quindi, escluso il cumulo delle distanze per stabilire se il trasporto percorre più o meno di km. 27, il percorso minimo tassabile sulla rete dello Stato resta di km. 27 ed i trasporti interni delle linee anzidette saranno tassati in base alle competenti tariffe, senza aumento di percorrenza.

5° Per le spedizioni fra uno stabilimento e la stazione a cui è allacciato, o fra stabilimenti allacciati alla medesima stazione, resta ferma la triplicazione della tassa di L. 0,522 per tonnellata, di cui all'art. 21 del capitolato per l'impianto e l'esercizio dei binari di allacciamento e il punto n. 10 del Bollettino

commerciale n. 1-1916, a norma dell'ordine di servizio n. 48-1917, punto 2°.

6° In conformità di quanto precede:

a) il punto 6 delle avvertenze generali alle tariffe e condizioni pei trasporti (1ª appendice all'edizione 1° luglio 1916) è annullato e sostituito dal seguente:

« In conformità al decreto Luogotenenziale n. 1403 del 26 agosto 1917, tutti i trasporti a piccola velocità ordinaria, qualunque sia la tariffa chiesta o applicabile, percorrenti fino a km. 26 inclusi, devono essere tassati in base alla distanza di km. 27 »;

b) l'art. 15 della parte I dell'allegato 8 alle tariffe è annullato e sostituito dal seguente:

« Per le spedizioni che, dietro regolare presentazione delle lettere di porto e purchè a vagone completo, siano da effettuarsi dagli scali marittimi oppure dalle stazioni di Genova Principe e Genova P. C. locale alle fermate I e II di Sampierdarena o viceversa, e tra le fermate di Sampierdarena si applicano le tasse di trasporto in base alla percorrenza di km. 27.

Dai detti scali e stazioni alle fermate di Sampierdarena e viceversa, nonchè tra le fermate stesse, non sono ammesse le rispedizioni.

Non sono poi ammesse nè spedizioni, nè rispedizioni fra gli scali e le stazioni di Genova P. C. locale, Genova P. C. calate, S. Limbania calate, magazzini e Darsena, Genova Principe e S. Benigno calate.

È in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di ammettere spedizioni fra gli scali e le stazioni di cui nel precedente capoverso in via del tutto eccezionale, per motivi giustificati e compatibilmente con le esigenze di servizio, nel qual caso saranno applicate le tasse di trasporto dovute per la percorrenza di km. 27.

Le spedizioni dagli scali e dalle fermate alle stazioni contigue (Sampierdarena e Genova Brignole) sono ammesse e soggette alla tassazione per km. 27 »;

c) a lato delle tasse di trasporto tra Sampierdarena-San Benigno, S. Limbania e le fermate, di cui l'art. 10 della Concessione speciale B sarà da apporre l'annotazione: « *Sospese dal 16 settembre 1917, D. L. n. 1403 del 26 agosto 1917* »;

d) nella parte I *B* delle tariffe per il servizio cumulativo italo-svizzero, edizione 1° maggio 1913, al § 4 — tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria — le prescrizioni speciali per il percorso italiano debbono essere precedute dalla prescrizione seguente, che ha validità dal 16 settembre 1917:

« Le spedizioni percorrenti fino a 26 chilometri si tassano per la distanza di chilometri 27 »;

e) nella parte I delle tariffe per il servizio cumulativo italo-francese P. L. M. (edizione 1° gennaio 1907), al § 5 — tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria — le prescrizioni speciali per il percorso italiano debbono essere precedute dalla prescrizione seguente, che ha validità dal 16 settembre 1917:

« Le spedizioni percorrenti fino a 26 chilometri si tassano per la distanza di chilometri 27 »;

f) nella parte I *B* delle tariffe per il servizio cumulativo italo-francese da o per oltre la P. L. M. (edizione 1° settembre 1913) al § 2 — tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria — dev'essere inserito il seguente punto (1 bis) che ha validità dal 16 settembre 1917:

« (1 bis) - Le spedizioni percorrenti fino a 26 chilometri si tassano per la distanza di chilometri 27 »;

g) con decorrenza dal 16 settembre, viene pubblicato un 2° supplemento alla parte II *B*, fascicolo 2° dei servizi internazionali, comprendente modificazioni ed aggiunte in dipendenza del decreto Luogotenenziale n. 1403 del 26 agosto 1917, il quale stabilisce la tassazione in base alla distanza minima di chilometri 27 per tutte le spedizioni a piccola velocità ordinaria percorrenti fino a 26 chilometri.

Il supplemento stesso sarà posto in vendita al pubblico nelle principali stazioni della rete, al prezzo di L. 0.30.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 121. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Terni-Umbertide, Fano-Fermignano, Salentine e Cancello-Benevento.

AUMENTI DI TARIFFA.

In relazione ai decreti Luogotenenziali 28 febbraio 1917 n. 373 e 29 aprile 1917 n. 726 per quanto riguarda la ferrovia Terni-Umbertide, al decreto n. 726 per ciò che concerne le ferrovie Fano-Fermignano e Salentine ed alla legge 14 luglio 1912 n. 835, per la Cancello-Benevento, pei trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie stesse avranno effetto i seguenti aumenti di tariffa a partire dal 25 settembre 1917.

I. — VIAGGIATORI.

a) *Ferrovia Terni-Umbertide.*

Soprattasse fisse di

L. 0,30 per la 1ª classe
» 0.20 » » 2ª »
» 0.10 » » 3ª »

per ogni biglietto individuale di corsa semplice sia a tariffa intera che a tariffa ridotta.

b) *Ferrovia Fano-Fermignano.*

Soprattasse fisse di

L. 0,10 per la 1ª e 2ª classe
» 0,05 » » 3ª classe

per ogni biglietto individuale di corsa semplice sia a tariffa intera che a tariffa ridotta.

Le soprattasse suindicate relative ad entrambe le ferrovie secondarie, dovranno essere *raddoppiate* per i biglietti di doppia corsa che esistessero in distribuzione e pei biglietti a tariffa ridotta rilasciati in base alle concessioni speciali II, III, IV e V, e si riscuoteranno:

per i biglietti a destinazione fissa a tariffa ordinaria secondo le istruzioni che il controllo viaggiatori e bagagli di Firenze impartirà direttamente alle stazioni ed agenzie interessate;

per i biglietti a tariffa ridotta in aumento alle quote indicate nell'allegato n. 10 all'ordine di servizio n. 193-1916 per la ferrovia Terni-Umbertide e nell'allegato n. 2 all'ordine di servizio n. 49-1917 per la ferrovia Fano-Fermignano, seguendo — circa la loro indicazione sui biglietti — le stesse modalità stabilite dall'ordine di servizio n. 120-1916 per le soprattasse delle ferrovie dello Stato.

c) *ferrovie Salentine.*

Gli aumenti di tariffa riguardano i soli trasporti di viaggiatori a tariffa militare e sono compresi negli uniti prospetti:

allegato n. 1 che indica i prezzi da riscuotersi per il percorso della linea Nardò-Tricase-Maglie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento trasporti militari;

allegato n. 2 che indica l'importo dei supplementi da riscuotersi per i biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo e per la registrazione diretta dei bagagli per le destinazioni della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

Tali prospetti sostituiscono quindi integralmente quelli n. 2 e n. 3 pubblicati con l'ordine di servizio n. 55-1917.

d) *ferrovia Cancello-Benevento.*

Nell'allegato n. 3 al presente ordine di servizio si indicano i nuovi prezzi da riscuotere, per conto della ferrovia Cancello-Benevento, per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle

concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari. Questo allegato sostituisce quello n. 1 compreso nell'ordine di servizio n. 72-1917.

Le stazioni e le agenzie eventualmente fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta interessanti le ferrovie suddette dovranno — in attesa di istruzioni dal Controllo viaggiatori di Firenze — distribuire in loro voce biglietti a percorso facoltativo

II. — Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

a) *Ferrovia Terni-Umbertide.*

Devono essere riscosse le soprattasse di transito di cui l'allegato n. 4.

Tali soprattasse non sono soggette all'aumento del 10 % di cui l'ordine di servizio n. 193-1917.

b) *Ferrovia Fano-Fermignano.*

Sono da riscuotere le soprattasse di transito di cui l'allegato numero 5.

Tali soprattasse sono soggette agli aumenti di cui al punto *d*) dell'ordine di servizio n. 49-1917.

c) *Ferrovie Salentine.*

È da farsi l'aumento del 5 % sulle tasse di porto, sui diritti fissi, sulle quote di correzione (allegato n. 5 all'O. S. n. 55-1917) e sulle tasse accessorie per i trasporti a G. V. e P. V. accelerata ed ordinaria.

Da tale aumento, che deve essere computato anche per le spedizioni effettuate in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, sono esclusi i trasporti a carro completo delle seguenti merci:

1° — granaglie, castagne, legumi, pane, paste da vermicellaio e patate;

2° — carbon fossile, legna e lignite.

Restano invariati i prezzi delle tariffe speciali n. 1 e 11.

d) *Ferrovia Cancello-Benevento.*

L'aumento del 50 %, di cui il punto *a*) dell'ordine di servizio n. 58-1917, viene elevato al 55 %.

Resta fermo però l'aumento del 10 % pei trasporti sia a collettame che a carro completo di grano, granturco, farine e semolini, e l'aumento del 25 % pei trasporti, pure tanto a collettame che a carro completo, di carbone fossile, legna da ardere, lignite, carni fresche macellate, formaggi, grassi, lardo, latte, legumi, olii mangerecci, ortaglie e verdure, pane, paste da vermicellaio, patate, pesci, riso e uova.

Per le spedizioni a piccola velocità (comprese quelle effettuate in base al regolamento per i trasporti militari ed al volume delle concessioni speciali), effettuate o tassate a carro completo, percorrenti una distanza fino a 26 chilometri inclusi, i relativi prezzi di trasporto, i diritti fissi e la soprattassa di cui l'articolo 68 bis delle tariffe devono essere triplicati.

Per i trasporti di giornali valgono i prezzi indicati nel punto II dell'O. S. n. 72-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato N. 1 all'ordine di servizio N. 121–1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della linea Nardò-Tricase-Maglie della Società anonima delle Ferrovie Salentine pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pel trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
			pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog.	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Alessano-Corsano	Maglie	32	1.90	1.90	1.10	1.90	1.90	1.10	11.392	11.072
	Nardò Centrale	55	3.30	3.30	1.85	3.30	3.30	1.85	19.580	19.030
Andrano-Castiglione	Maglie	20	1.20	1.20	0.70	1.20	1.20	0.70	7.120	6.920
	Nardò Centrale	67	4.05	4.05	2.25	4.05	4.05	2.25	23.852	23.182
Casarano	Maglie	63	3.85	3.85	2.15	3.85	3.85	2.15	22.428	21.798
	Nardò Centrale	24	1.45	1.45	0.75	1.45	1.45	0.75	8.544	8.304
Gagliano Leuca	Maglie	37	2.20	2.20	1.25	2.20	2.20	1.25	13.172	12.802
	Nardò Centrale	49	2.95	2.95	1.65	2.95	2.95	1.65	17.344	16.954
Galatone Città	Maglie	83	5.00	5.00	2.85	5.00	5.00	2.85	29.548	28.718
	Nardò Centrale	3	0.30	0.30	0.20	0.30	0.30	0.20	1.068	1.038
Matino	Maglie	67	4.05	4.05	2.25	4.05	4.05	2.25	23.852	23.182
	Nardò Centrale	20	1.20	1.20	0.70	1.20	1.20	0.70	7.120	6.920
Miggiano-Montesano-Specchia	Maglie	22	1.30	1.30	0.75	1.30	1.30	0.75	7.832	7.612
	Nardò Centrale	65	3.90	3.90	2.20	3.90	3.90	2.20	23.140	22.490
Morciano-Barbarano-Castrignano-Giuliano	Maglie	40	2.40	2.40	1.35	2.40	2.40	1.35	14.240	13.840
	Nardò Centrale	47	2.80	2.80	1.60	2.80	2.80	1.60	16.732	16.222
Muro Leccese	Maglie	5	0.40	0.40	0.25	0.40	0.40	0.25	1.780	1.730
	Nardò Centrale	82	4.90	4.90	2.85	4.90	4.90	2.85	29.192	28.372
Parabita	Maglie	69	4.15	4.15	2.35	4.15	4.15	2.35	24.564	23.874
	Nardò Centrale	18	1.15	1.15	0.60	1.15	1.15	0.60	6.408	6.228

Segue *Allegato N. 1.*

STAZIONI	TRANSITI Punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
			pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Poggiardo	Maglie	11	0.70	0.70	0.40	0.70	0.70	0.40	3.916	3.806
	Nardò Centrale	76	4.60	4.60	2.55	4.60	4.60	2.55	27.056	26.296
Presicce-Acquarica	Maglie	48	2.90	2.90	1.65	2.90	2.90	1.65	17.088	16.608
	Nardò Centrale	39	2.35	2.35	1.30	2.35	2.35	1.30	13.784	13.494
Salve-Ruggiano	Maglie	42	2.45	2.45	1.40	2.45	2.45	1.40	14.952	14.532
	Nardò Centrale	45	2.70	2.70	1.50	2.70	2.70	1.50	16.020	15.570
Sanarica	Maglie	7	0.45	0.45	0.30	0.45	0.45	0.30	2.492	2.422
	Nardò Centrale	80	4.80	4.80	2.75	4.80	4.80	2.75	28.480	27.680
Secli-Neviano-Aradeo	Maglie	78	4.70	4.70	2.70	4.70	4.70	2.70	27.768	26.988
	Nardò Centrale	8	0.50	0.50	0.30	0.50	0.50	0.30	2.848	2.768
Spongano	Maglie	15	0.85	0.85	0.45	0.85	0.85	0.45	5.340	5.190
	Nardò Centrale	71	4.30	4.30	2.40	4.30	4.30	2.40	25.276	24.566
Tiggiano	Maglie	30	1.80	1.80	1.05	1.80	1.80	1.05	10.680	10.380
	Nardò Centrale	56	3.30	3.30	1.90	3.30	3.30	1.90	19.936	19.376
Tricase	Maglie	27	1.60	1.60	0.90	1.60	1.60	0.90	9.612	9.342
	Nardò Centrale	60	3.60	3.60	2.05	3.60	3.60	2.05	21.360	20.760
Tuglie	Maglie	72	4.35	4.35	2.40	4.35	4.35	2.40	25.632	24.912
	Nardò Centrale	15	0.85	0.85	0.45	0.85	0.85	0.45	5.340	5.190
Ugento Taurisano	Maglie	55	3.30	3.30	1.85	3.30	3.30	1.85	19.580	19.030
	Nardò Centrale	32	1.90	1.90	1.10	1.90	1.90	1.10	11.392	11.072

(1) Tassa minima per spedizione dei bagagli { L. 0.85 pei trasporti soggetti a tassa di bollo.
{ » 0.80 » esenti da »

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 121–1917.

Importo dei supplementi da riscuotersi per i biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo e per la registrazione diretta dei bagagli, per le destinazioni della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, esercitata dalle ferrovie salentine.

STAZIONI	TRANSITI	Distanze	Biglietti in base alle tariffe										Bagagli per ogni 10 kg.
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			militare con e senza bollo			ridotta dal 50 al 75 %	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	(1)
Avetrana	Francavilla .	23	1.30	0.90	0.60	0.90	0.65	0.45	0.55	0.55	0.35	0.35	0.06
	Lecce	40	2.20	1.85	1.00	1.60	1.10	0.70	1.00	1.00	0.70	0.60	0.09
	Nardò Centrale	54	2.95	2.05	1.35	2.15	1.45	0.95	1.30	1.30	0.95	0.75	0.13
Campi S.	Francavilla .	48	2.65	1.85	1.20	1.90	1.30	0.85	1.20	1.20	0.85	0.70	0.12
	Lecce	15	0.85	0.60	0.40	0.60	0.45	0.30	0.30	0.30	0.20	0.25	0.04
	Nardò Centrale	29	1.60	1.15	0.75	1.15	0.80	0.55	0.65	0.65	0.45	0.45	0.07
Carmiano	Francavilla .	55	3.00	2.10	1.35	2.20	1.50	1.00	1.35	1.35	0.95	0.80	0.13
	Lecce	15	0.85	0.60	0.40	0.60	0.45	0.30	0.30	0.30	0.20	0.25	0.04
	Nardò Centrale	22	1.20	0.85	0.55	0.90	0.65	0.40	0.50	0.50	0.40	0.35	0.06
Copertino	Francavilla .	64	3.50	2.45	1.60	2.50	1.75	1.15	1.65	1.65	1.15	0.90	0.16
	Lecce	24	1.35	0.95	0.60	0.95	0.70	0.45	0.60	0.60	0.35	0.35	0.06
	Nardò Centrale	13	0.75	0.50	0.35	0.55	0.40	0.25	0.25	0.25	0.20	0.20	0.04
Erchie	Francavilla .	24	1.35	0.95	0.60	0.95	0.70	0.45	0.60	0.60	0.35	0.35	0.06
	Lecce	38	2.10	1.45	0.95	1.50	1.05	0.70	0.90	0.90	0.65	0.55	0.09
	Nardò Centrale	53	2.90	2.05	1.35	2.10	1.45	0.95	1.25	1.25	0.95	0.75	0.13
Guagnano	Francavilla .	42	2.30	1.60	1.05	1.65	1.15	0.75	0.95	0.95	0.70	0.65	0.10
	Lecce	21	1.15	0.85	0.55	0.85	0.60	0.40	0.50	0.50	0.40	0.35	0.06
	Nardò Centrale	35	1.90	1.35	0.90	1.40	0.95	0.65	0.85	0.85	0.60	0.50	0.09
Manduria	Francavilla .	15	0.85	0.60	0.40	0.60	0.45	0.30	0.30	0.30	0.20	0.25	0.04
	Lecce	47	2.55	1.80	1.15	1.85	1.30	0.85	1.15	1.15	0.85	0.70	0.12
	Nardò Centrale	62	3.40	2.40	1.55	2.45	1.70	1.10	1.55	1.55	1.10	0.85	0.15

Segue *Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 121-1917.*

STAZIONI	TRANSITI	Distanze Km.	Biglietti in base alle tariffe										Bagagli per ogni 10 kg. (1)
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			militare con e senza bollo			ridotta dal 50 al 75 %	
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	
Monteroni di Lecce.	Francavilla	59	3.20	2.25	1.45	2.35	1.60	1.05	1.45	1.45	1.05	0.85	0.14
	Lecce	19	1.05	0.75	0.50	0.75	0.55	0.35	0.50	0.50	0.25	0.30	0.05
	Nardò Centrale	18	1.00	0.70	0.45	0.75	0.50	0.35	0.50	0.50	0.30	0.30	0.05
Nardò Città	Francavilla	74	4.05	2.85	1.80	2.95	2.00	1.30	1.90	1.90	1.35	1.00	0.18
	Lecce	34	1.85	1.35	0.85	1.35	0.95	0.60	0.85	0.85	0.65	0.50	0.08
	Nardò Centrale	3	0.20	0.15	0.10	0.15	0.10	0.10	0.15	0.15	0.15	0.05	0.02
Novoli	Francavilla	51	2.80	1.95	1.30	2.05	1.40	0.90	1.25	1.25	0.85	0.75	0.12
	Lecce	11	0.65	0.45	0.30	0.45	0.35	0.25	0.30	0.30	0.20	0.20	0.03
	Nardò Centrale	26	1.45	1.00	0.70	1.05	0.70	0.45	0.60	0.60	0.35	0.40	0.07
S. Pancrazio	Francavilla	32	1.75	1.25	0.80	1.30	0.90	0.60	0.75	0.75	0.55	0.45	0.08
	Lecce	30	1.65	1.15	0.75	1.20	0.85	0.55	0.75	0.75	0.55	0.45	0.08
	Nardò Centrale	45	2.45	1.75	1.15	1.80	1.20	0.80	1.10	1.10	0.75	0.65	0.11
Salice	Francavilla	44	2.40	1.70	1.10	1.75	1.20	0.80	1.10	1.10	0.80	0.65	0.10
	Lecce	19	1.05	0.75	0.50	0.75	0.55	0.35	0.50	0.50	0.25	0.30	0.05
	Nardò Centrale	33	1.80	1.30	0.85	1.30	0.90	0.60	0.80	0.80	0.60	0.50	0.08
Sava	Francavilla	11	0.65	0.45	0.30	0.45	0.35	0.25	0.30	0.30	0.20	0.20	0.03
	Lecce	52	2.85	2.00	1.30	2.05	1.40	0.90	1.25	1.25	0.85	0.75	0.12
	Nardò Centrale	67	3.65	2.55	1.65	2.65	1.80	1.20	1.70	1.70	1.15	0.90	0.16
Lecce	Francavilla	62	3.40	2.40	1.55	2.45	1.70	1.10	1.55	1.55	1.10	0.85	0.15
	Nardò Centrale	37	2.05	1.45	0.90	1.50	1.00	0.70	0.90	0.90	0.65	0.55	0.09
Nardò Centrale	Francavilla	77	4.20	2.95	1.90	3.05	2.10	1.35	1.95	1.95	1.40	1.05	0.19

(1) Supplemento minimo centesimi cinque con arrotondamento di cinque in cinque centesimi per le quote superiori.

Allegato N. 3 all'ordine di servizio N. 121-1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Cancello-Benevento pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari.

Da CANCELLO alle seguenti stazioni e viceversa	Chilometri	TARIFFA DIFFERENZIALE B			TARIFFA speciale per operai in comitive (Conc. XI)	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI a tariffa militare con bollo — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
						soggetta al bollo			esente da bollo			
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	
San Felice a Cancello.	6	0.60	0.45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	0.30	0.20	0.15	2.088
Santa Maria a Vico	9	0.90	0.65	0.40	0.35	0.45	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	3.132
Cervino-Durazzano	11	1.10	0.80	0.50	0.40	0.50	0.40	0.25	0.50	0.35	0.25	3.828
Arpaia-Airola	21	2.10	1.45	0.95	0.80	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.308
Rotondi-Paolisi.	24	2.40	1.65	1.10	0.90	1.10	0.80	0.55	1.05	0.75	0.50	8.352
Cervinara	27	2.70	1.85	1.25	1.00	1.25	0.90	0.60	1.20	0.85	0.55	9.396
San Martino V. C.	30	2.95	2.05	1.35	1.10	1.35	1.00	0.65	1.30	0.95	0.60	10.440
Arpaise-Ceppaloni	36	3.55	2.45	1.65	1.30	1.65	1.20	0.80	1.55	1.15	0.75	12.528
Apollosa-San Leucio	40	3.95	2.75	1.80	1.45	1.80	1.30	0.85	1.75	1.25	0.80	13.920
Benevento Città	46	4.55	3.15	2.10	1.70	2.10	1.50	1 00	2.00	1.45	0.95	16.008
Benevento Centrale	49	4.85	3.35	2.25	1.80	2.25	1.60	1.05	2.10	1.55	1.00	17.052
Da BENEVENTO CENTRALE alle seguenti stazioni e viceversa												
Apollosa-San Leucio	9	0.90	0.65	0.40	0.35	0.45	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	3.132
Arpaise-Ceppaloni	14	1.40	1.00	0.65	0.55	0.65	0.50	0.30	0.60	0.45	0.30	4.872
San Martino V. C.	19	1.90	1.30	0.90	0.70	0.90	0.65	0.40	0.85	0.60	0.40	6.612
Cervinara	23	2.30	1.60	1.05	0.85	1.05	0.75	0.50	1.00	0.75	0.50	8.004
Rotondi-Paolisi	25	2.50	1.75	1.15	0.95	1.15	0.85	0.55	1.10	0.80	0.50	8.700
Arpaia-Airola	28	2.75	1.95	1.30	1.05	1.30	0.95	0.60	1.20	0.90	0.60	9.744
Cervino-Durazzano	38	3.75	2.60	1.70	1.40	1.75	1.25	0.80	1.65	1.20	0.80	13.224
Santa Maria a Vico	40	3.95	2.75	1.80	1.45	1.80	1.30	0.85	1.75	1.25	0.80	13.920
San Felice a Cancello	43	4.25	2.95	1.95	1.60	1.95	1.40	0.95	1.85	1.35	0.90	14.964

Tassa minima per ogni biglietto (ind. o collett.).
- **in base alla tariffa differenziale B.** . . . . **L. 0.70 per la 1ª e 2ª classe e L. 0.65 per la 3ª classe.**
- **in base alla concessione speciale B.** . . . . **— — » 0.60 »**

Tassa minima per spedizione di bagaglio . . . . **» 0.65**

Allegato N. 4 all'ordine di servizio N. 121-1917.

Soprattasse di transito da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Terni-Umbertide.

Grande velocità:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	L. 0.80
Minimo per spedizione comprese quelle eseguite in base alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V.	» 0.10

Piccola velocità accelerata:

Derrate, per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	» 0.35
Minimo per spedizione	» 1.50
Bestiame, per ogni carro, qualunque sia la quantità dei capi	» 1.75

Aeroplani, feretri, veicoli:

Per spedizione	» 3.00

Piccola velocità ordinaria:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	» 1.20
Minimo per spedizione	» 0.10

AVVERTENZE.

Dalla soprattassa sono esclusi i trasporti a carro completo di carbone fossile, legna e ligniti; grano, granturco e loro farine; castagne, legumi, ortaglie e verdure fresche, pane, paste da vermicellaio, patate, carni fresche macellate, formaggi freschi o sodi, grassi, lardo, olii mangerecci, pesci, riso, uova, per i quali vanno invece computate sul peso effettivamente caricato, salvo sempre la tassa minima per spedizione.

Per i furgoni da sgombero si applica la soprattassa dei veicoli; per quelli carichi la soprattassa dei veicoli con l'aggiunta di quella per la merce in essi caricata.

Tali soprattasse, da arrotondarsi a parte, sono da applicare sul peso tassabile, ad eccezione dei trasporti di derrate a piccola velocità accelerata.

Allegato N. 85 all'ordine di servizio N. 122-1917.

Soprattasse di transito da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Fano-Fermignano.

1. Merci e bozzoli a G. V. . .	per tonnellata di merce divisibile di 10 in 10 kg.	L. 0.50
	per tonnellata di bozzoli divisibile di 10 in 10 kg.	» 0.60
	minimo per spedizione, comprese quelle eseguite in base alle tariffe speciali 1.11.9	» 0.10
2. Merci a P. V. A.	per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	» 0.30
	minimo per spedizione.	» 0.10
3. Merci e bozzoli a P. V. (1) .	per tonnellata di merce e bozzoli a p. v. divisibile di 10 in 10 kg.	» 0.40
	minimo per spedizione	» 0.10
4. Bestiame.	per ogni vagone completo	» 1.00
	minimo per spedizione.	» 1.00
5. Veicoli (2)	per ogni veicolo	» 0.25
	minimo per spedizione.	» 1.00
6. Locomotive e veicoli circolanti sulle proprie ruote: per ogni locomotiva o veicolo		» 2.00
7. Feretri e ceneri mortuarie .	per ogni feretro	» 2.00
	minimo per spedizione.	» 2.00

AVVERTENZA.

Le soprattasse sono da arrotondare a parte ai cinque centesimi superiori e sono applicabili anche ai trasporti militari.

(1) Pei furgoni da sgombero si applica la soprattassa dei veicoli.

(2) Nei casi in cui ai veicoli si applica la tariffa delle merci verrà pure computata la soprattassa stabilita per le merci invece di quella dei veicoli.

Circolare N. 64. (C. R. M.).

Pareggio dei rilievi a debito incassati in sede legale.

(Vedi circolare N. 22-1916).

Col 1° ottobre 1917, restano abrogate le disposizioni di cui alla circolare n. 22 inserita nel Bollettino ufficiale n. 10 del 1916 e per conseguenza resta soppresso anche il mod. C1 525 (ceruleo) col quale le Divisioni Movimento autorizzano il pareggio dei rilievi a debito incassati dagli uffici legali.

Vengono pertanto rispristinate, con la data suddetta, le disposizioni di cui all'art. 24, pag. 26 delle « Norme per il servizio contabile del capostazione ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
7ª	Rappresentante	**Fanti** Ferdinando – aiut. appl. – Uff. contr. prodotti Torino.	Ritornato dal servizio militare riprende le sue funzioni di rappresentante.
7ª	Rapp. suppl.	**Nocentini** Giuseppe – applic. – Per la Carnia.	Cessa dalle funzioni di rappresentante della 7ª cat.
7ª	Delegato	**Melacrino** Giuseppe – applic. – Uff. Div. Traz. Napoli.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato l'aiut. applic. **Vivona** Simone, delegato della circoscrizione di Palermo.
7ª	Delegato	**Vivona** Simone – aiut. appl. – Div. Mov. Palermo.	2. 5. 917. Sospeso preventivamente.
7ª	Delegato suppl.	**Cotroneo** Letterio – applicato – Div. Veic. Palermo.	Richiamato alle armi.
7ª	Delegato suppl.	**Lepore** Stefano – applicato – Istituto Sperimentale – Roma.	Cessa dalle funzioni di delegato per la circoscrizione di Ancona.
12ª	Delegato	**Belfiore** Nunzio – capo sq. dei mag. – Magazzino Palermo C.	Ritornato dal servizio militare riprende le sue funzioni di delegato.
13ª	Delegato	**Barbieri** Carlo sorvegliante della linea – Sez. Lav. Verona Est.	1. 9. 917. Esonerato.
13ª	Delegato suppl.	**Tommasini** Augusto – sorvegliante della linea – Sez. Lav. Padova.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Venezia

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
14ª	Delegato suppl.	**Ceglie Andrea** – capo sq. cant. – Sez. Lav. Roma Sud.	**Ceglie Andrea – capo sq. cant. – Sez. Lav. Campobasso.**
17ª	Rapp. suppl.	**Casalotti Agostino** – capo deposito di 3° gr. – Dep. Loc. Rimini.	**Casalotti Agostino – capo deposito di 2° gr. – Dep. Loc. Rimini.**
17ª	Delegato	**Gribando Arnegildo** – capo deposito di 2° gr. – Dep. Loc. Catanzaro M.	**Gribando Arnegildo – capo deposito di 2° gr. – Dep. Loc. Bra.**
21ª	Rappresentante	**Sposato Federico** – Scritturale – Off. Veic. Lucca.	**Sposato Federico - scritturale – Staz. Lucca.**
22ª	Rappres. suppl.	**Amighetti Luigi** – operaio di 1ª cl. – Dep. Loc. Bergamo.	**Rinunciatario,**
22ª	Delegato suppl.	**Piccioli Augusto** – operaio di 2ª cl. – Dep. Traz. Elettr. Milano C.	**Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Milano con l'incarico provvisorio per quella di Genova.**
26ª	Delegato suppl.	**Merzagora Giuseppe** – capo staz. di 1° gr. – Staz. Torino Smist.	**19. 8. 917, morto.**
33ª	Delegato	**Marchetti Roberto** – guardia di staz. – Stazione Borgo S. Donnino.	**Ritornato dal servizio militare riprende le sue funzioni di delegato.**

Ordine di servizio N. 7v. (M).

Posticipazione dell'ora legale.

In conformità al disposto del decreto Luogotenenziale 4 marzo 1917, n. 420, sulla posticipazione di 60 minuti dell'ora legale, che dovrà avere effetto alla mezzanotte del 30 settembre al 1° ottobre p. v., si dovranno osservare le seguenti disposizioni:

1° Alle ore 24 del 30 settembre tutti gli agenti, addetti alle stazioni, ai depositi, alla sorveglianza delle linee ed ai treni (personale di movimento, di trazione e dei lavori) dovranno riportare l'indice delle ore degli orologi alle ore 23. Le ore 23 e 24 del nuovo regime dovranno figurare sui documenti di servizio come 23 bis e 24 bis.

I capi stazione verificheranno gli orologi dei capi-treno con quello della stazione già rettificato e li ripiomberanno e quando non siano in grado di tornarli a piombare, ne faranno annotazione sul foglio di corsa. Dovranno inoltre assicurarsi che il macchinista abbia rettificata l'ora del proprio orologio in base a quella indicatagli dal capo treno.

2° I treni che alle ore 24 dell'attuale regime si trovassero in una stazione atta al loro ricovero dovranno esservi trattenuti per attendere l'ora di partenza secondo il nuovo regime.

I treni invece che alle ore 24 dell'attuale regime dovessero trovarsi in corsa, dovranno fermarsi nella stazione precedente a quella nella quale giungerebbero dopo le ore 24, qualora continuassero la corsa. Tale fermata dei treni dovrà avvenire, anche se non prescritta: epperciò le stazioni interessate dovranno provvedere all'arresto dei treni medesimi, che attenderanno l'ora di partenza secondo il nuovo regime.

3° Nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre, dalle ore 23 del vecchio fino alle ore 1 del nuovo regime, dovrà essere applicato, dove non funziona il blocco, il consenso telegrafico sulle linee con semplice binario e il giunto su quelle con doppio.

4° Per agevolare il passaggio dal vecchio al nuovo regime nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre dovrà possibilmente limitarsi l'effettuazione di treni straordinari, e dovranno pure, in quanto possibile, sospendersi, in tutto o in parte del percorso, i treni merci ordinari e straordinari giornalieri.

5° Salvo casi di assoluta urgenza, dovrà altresì essere evitata, nella nottata dal 30 settembre al 1° ottobre, la circolazione dei carrelli e dei treni materiale.

Le Divisioni dei Servizi attivi impartiranno, d'accordo, le necessarie disposizioni, assicurandosi che da parte del personale dipendente si sia compresa la modificazione per applicarla regolarmente e senza incertezze, e provvederanno altresì perchè venga esercitata una speciale sorveglianza sull'andamento dei treni nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre.

Le Divisioni Movimento daranno poi speciali istruzioni alle stazioni interessate in incroci durante il periodo in questione, provvedendo anche per l'opportuna sorveglianza ove riterranno del caso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 44, 45, 55, 56, 57 *e* 58.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Passaggi a livello privati - Impedimento al transito per prolungate chiusure - Modificazione del sistema di esercizio - Domanda di indennizzo - Improponibilità.

Il diritto dell'utente di un passaggio a livello al transito non è assoluto ed incondizionato, ma è subordinato alle esigenze del pubblico servizio ferroviario.

È devoluto al potere discrezionale (e perciò insindacabile) dall'Amministrazione, il regolare il modo ed il tempo del passaggio nei punti di intersecazione della ferrovia con le strade ordinarie, cosicchè il diritto del privato al passaggio può esercitarsi soltanto negli intervalli di tempo ed entro i limiti dall'Amministrazione stessa fissati.

L'assoggettamento a tali restrizioni o l'aggravio di esse potrà costituire privazione di un utile, non mai lesione di diritto risarcibile (*Art.* 46 *legge* 25 *giugno* 1865 *n.* 2359).

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite — sent. 7 luglio 1917 (*Pres.* Mortara; *Est.* Pretone; *P. M.* De Feo c. c.) — Ferrovie Stato contro Romano Angelo.

IN DIRITTO.

Osserva che inesattamente si sostiene dal controricorrente che nella sentenza denunciata siasi ritenuto che l'obbligo dell'Amministrazione ferroviaria di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza a proprie spese tutte le comunicazioni pubbliche o private che dalla costruzione dell'opera rimanessero interrotte derivasse anche dal contratto degli 11 marzo 1871, col quale tra Bernardo Romano e l'impresa costruttrice della strada ferrata Acqui-Savona venne determinato amichevolmente la indennità

di espropriazione dovuta al Romano. Imperocchè la Corte di merito ha preso in esame il contenuto del verbale di conciliazione degli 11 marzo 1871 al solo effetto di stabilire se (come deduceva l'Amministrazione) con quel contratto si fosse dal Romano (dante causa dell'odierno controricorrente) rinunziato a qualsiasi indennizzo per deprezzamento eventuale, derivante al suo immobile per l'attraversamento della ferrovia, qualunque fosse stato il numero dei treni che avessero dovuto percorrerla, e quali che fossero le variazioni che l'Amministrazione avesse creduto apportare al sistema di chiusura del passaggio a livello, e ha ritenuto che la dedotta rinuncia fosse insussistente.

Ma poi, in tanto ha affermato che dall'aumentato numero dei treni e dall'addottato sistema delle sbarre manovrate a distanza a servizio del passaggio a livello derivasse lesione a un diritto subbiettivo del Romano, in quanto costui ha « dalla legge sui lavori pubblici (art. 229) il diritto di potere convenientemente e senza disagio transitare fra le due zone della sua tenuta separata dalla linea ferroviaria ».

Come si scorge di leggieri la Corte di Appello ha ritenuto proponibile l'azione di risarcimento esercitata dal Romano, non in conseguenza dei patti racchiusi nel verbale di conciliazione degli 11 marzo 1871, ma soltanto perchè (come è detto espressamente anche in altro punto della sentenza) « il congruo transito è riservato al Romano dal succitato articolo 229 ».

Ora se è fuori di dubbio che, per effetto del sunnominato testo di legge, l'Amministrazione delle ferrovie abbia l'obbligo di concedere il passaggio ai privati attraverso la via ferrata nei punti, in cui questa intersechi le strade ordinarie pubbliche o private, non è nemmeno dubbio che a siffatto obbligo l'Amministrazione abbia nella specie ottemperato con la istituzione del passaggio a livello.

Il Romano non ha contestato la esistenza di tale passaggio nel sito, in cui la strada ferrata interseca la strada, che mena al fondo di lui, ma ha sostenuto che l'aumentato numero dei treni transitanti sulla linea ferroviaria Acqui-Savona e il mutato metodo di manovra delle sbarre, che chiudono quel passaggio, hanno « grandemente peggiorata la condizione di transito dall'una all'altra parte del suo fondo, in modo da renderne quasi impossibile la coltivazione ».

Ma affinchè il numero maggiore della temporanee chiusure del passaggio a livello e la maggior durata di ciascuna di esse (dipendenti da cause inerenti al servizio ferroviario) potessero, come erroneamente ha ritenuto la Corte di Appello, produrre una lesione del diritto del Romano al transito, sarebbe stato necessario che il diritto di costui al passaggio fosse assoluto, incondizionato, mentre che esso è subordinato alle esigenze del pubblico servizio della ferrovia.

Gli articoli 213 della legge sulle opere pubbliche e 10 della legge 30 giugno 1906 n. 272, stabiliscono la chiusura (mercè cancelli, sbarre o altri mezzi manovrati sul posto o a distanza) dei punti d'intersecazione per impedire il passaggio contemporaneo delle macchine e dei vincoli della strada ferrata e delle persone, bestie e veicoli della strada ordinaria, e l'art. 302 della stessa legge sulle opere pubbliche prescrive che le persone estranee al servizio di una ferrovia pubblica possono introdursi e circolare nelle traversate a raso solamente nel tempo, in cui per opera del personale della strada ferrata sono tenute aperte.

Dalle suddette disposizioni emerge chiaramente come sia devoluto al potere discrezionale (e perciò insindacabile) dell'Amministrazione delle ferrovie regolare il modo e il tempo del passaggio nei punti d'intersecazione della ferrovia con le vie ordinarie, e come il privato abbia diritto al passaggio soltanto nel tempo ed entro i limiti fissati dall'Amministrazione.

Adunque nessun diritto subbiettivo del Romano è stato leso per il fatto della pubblica Amministrazione.

E se non vi è stata lesione di diritto, non può il Romano, per l'entità, di cui è stato privato, di accedere al suo fondo con quella frequenza e comodità, con le quali vi accedeva prima dell'intensificato transito ferroviario e del mutato sistema di chiusura del passaggio a livello, proporre azione di risarcimento.

La Corte di appello ha confuso la privazione di un utile, non garantito da tutela giuridica (il quale del resto è sempre compensato dai grandi vantaggi che arreca la vicinanza della ferrovia) col danno permanente derivante dalla perdita e dalla diminuzione di un diritto, mentre che il legislatore ha chiaramente distinto l'una cosa dall'altra, ed inspirandosi a un elementare principio di ragione e di giustizia, ha espressamente sancito nel capoverso

dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità (a torto invocata dal controricorrente in suo favore) che non è dovuta indennità per la privazione di un utile, al quale il proprietario non avesse diritto.

Poichè la domanda di risarcimento, spiegata dal Romano è assolutamente improponibile per essere esclusa dalla legge la possibilità dell'esercizio della relativa azione, ne consegue che ha pieno fondamento giuridico l'eccezione di incompetenza dell'Autorità giudiziaria, sollevata dall'Amministrazione delle ferrovie, e che perciò la sentenza impugnata deve essere cassata senza rinvio.

Anno X - N. 41 **11 Ottobre 1917**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, ottobre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Decreto Luogotenenziale 26 *luglio* 1917, *col quale è prorogato di un anno il termine assegnato alla Società anonima vercellese dei concimi artificiali per l'impianto di un binario di raccordo* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il Nostro decreto 5 ottobre 1916, registrato alla Corte dei conti il 14 novembre successivo, reg. 11, fog. 4312, col quale venne approvato, anche gli effetti della dichiarazione della pubblica utilità, il progetto, presentato dalla Società anonima vercellese dei concimi artificiali, per l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo allacciante il proprio stabilimento in Vercelli con la stazione omonima della linea Torino-Milano;

Ritenuto che, col mentovato decreto, fu assegnato, per la esecuzione delle espropriazioni e dei lavori, relativi allo anzidetto impianto, il termine di un anno, a decorrere dalla data del decreto stesso;

Vista l'istanza in data 11 giugno 1917, con la quale la Società vercellese dei concimi artificiali chiede che il termine predetto sia prorogato al sessantesimo giorno dopo la cessazione dello stato di guerra;

Considerato le difficoltà, che, stante le condizioni del mercato dipendenti dallo stato di guerra, la ditta industriale ha incontrato per l'acquisto del materiale di armamento necessario all'impianto del binario;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 ottobre 1917, n. 236.

Ritenuta l'opportunità di accordare la chiesta proroga limitatamente ad un anno, salvo a consentire, su istanza della Ditta interessata, da presentarsi prima della scadenza del termine prorogato, una nuova proroga, semprechè ne risulti la necessità;

Visto l'art. 13 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È prorogato di un anno, e precisamente fino al 4 ottobre 1918, il termine assegnato col citato decreto 5 ottobre 1916, alla Società anonima vercellese dei concimi artificiali per la esecuzione delle espropriazioni e dei lavori relativi all'impianto del binario di raccordo tra lo stabilimento della Società anzidetta in Vercelli e la stazione omonima della linea Torino-Milano.

Art. 2.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto, che sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Dato a Roma, addì 26 luglio 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BONOMI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *settembre* 1917, *n.* 1535, *concernente la perdita di navi mercantili agli effetti della assicurazione* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il capo II del titolo VI del libro II del Codice di commercio;

Vista la legge (testo unico) 15 gennaio 1904, n. 51, per gli infortuni degli operai sul lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro di grazia e giustizia e dei culti e con quello dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per tutta la durata della guerra, nel caso previsto dall'articolo 633 del Codice di commercio, la perdita della nave si presumerà dovuta a rischio di guerra.

Nel caso in cui venga succesivamente a risultare che la perdita della nave è invece dovuta ad avvenimento di mare, spetta all'assicuratore contro i rischi di guerra che ha pagato l'indennità

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1º ottobre 1917, n. 231.

il diritto di conseguire il rimborso della stessa dall'assicuratore contro i rischi comuni di navigazione dell'assicurato.

L'azione di rivalsa si prescrive col decorso di 2 anni dalla data della conclusione della pace.

Art. 2.

L'indennità contro il rischio di guerra verrà pagata all'assicurato fino a concorrenza della somma coperta dall'assicurazione contro i rischi comuni di navigazione a favore dell'assicurato e per il di più dovrà essere investita a cura dell'assicuratore contro i rischi di guerra in cartelle del debito consolidato 5 % intestato al nome dello assicurato col vincolo a favore dell' assicuratore contro i rischi di guerra agli effetti tutti del secondo comma dell'articolo precedente. Questo vincolo cesserà di avere effetto col verificarsi della prescrizione indicata nell'ultimo comma del precedente articolo.

Art. 3.

Per quanto riguarda i sinistri per mancanza di notizie verificatasi a termini dell'art. 633 Codice di commercio anteriormente alla data dell'entrata in vigore del presente decreto, le eventuali controversie fra assicuratori contro i rischi di guerra, assicuratori contro i rischi ordinari e assicurato dovranno essere deferite alla cognizione di un Collegio composto di tre arbitri amichevoli compositori i quali, in mancanza di accordo fra le parti, saranno nominati, su domanda della parte più diligente, in contradittorio delle altre parti dal tribunale di Roma.

Art. 4.

La disposizione dell'articolo precedente riceverà applicazione non ostante qualunque convenzione in contrario delle parti.

Art. 5.

La presunzione di cui all'art. 1 si estende, nei riguardi delle assicurazioni a favore della gente di mare, anche alle persone dell'equipaggio appartenente alla nave perduta; ma l'indennità di assicurazione s'intenderà attribuita agli aventi diritto in modo definitivo e ciò in deroga all'art. 23 della legge 31 gennaio 1904, n. 51, relativa agli infortuni degli operai sul lavoro.

Questa disposizione si applica anche alle scomparizioni avvenute antecedentemente all'andata in vigore del presente decreto.

Art. 6.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — R. BIANCHI — SACCHI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 6 *settembre* 1917, *n.* 1509, *col quale è mantenuta la dichiarazione di utilità pubblica fatta col decreto Luogotenenziale* 25 *febbraio* 1917, *n.* 411, *per la costruzione da parte della Società « Unione italiana fra consumatori e fabbricanti di concimi e prodotti chimici » di un raccordo ferroviario dello stabilimento ausiliario della Società medesima con la stazione ferroviaria di Vicenza* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sull'espropriazione per causa di pubblica utilità;

Vista la legge 18 dicembre 1879, n. 1588, che approva alcune modificazioni a quella citata;

Visto il decreto Luogotenenziale 25 febbraio 1917, n. 411, col quale venne dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione da parte della Società anonima « Unione italiana fra consumatori e fabbricanti di concimi e prodotti chimici », con sede in Milano, di un raccordo ferroviario dello stabilimento ausiliario di essa Società, sito in Vicenza, nella località Campo di Gallo, colla stazione ferroviaria di Vicenza, stabilendo che l'opera stessa dovesse essere compiuta nel termine di quattro mesi dalla data del decreto stesso;

Visto il decreto Luogotenenziale 21 giugno 1917, n. 1036, col quale il termine per il compimento dell'opera di cui al citato decreto 25 febbraio 1917, n. 411. è stato prorogato fino a tutto il 25 agosto 1917;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 ottobre 1917, n. 232.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le armi e munizioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È mantenuta la dichiarazione di pubblica utilità della costruzione da parte della Società anonima « Unione italiana fra consumatori e fabbricanti di concimi e prodotti chimici », con sede in Milano, di un raccordo ferroviario dello stabilimento ausiliario di essa Società, sito in Vicenza, nella località Campo di Gallo, con la stazione ferroviaria di Vicenza.

Art. 2.

L'opera suddetta dovrà essere compiuta entro il 31 ottobre 1917.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

DALLOLIO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 9 *settembre* 1917, *n.* 1514, *col quale sono autorizzate maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Sono autorizzate le maggiori assegnazioni e le diminuzioni di stanziamento sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio 1916-1917, indicati nella tabella annessa al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Del presente decreto verrà chiesta la conversione in legge con apposito articolo da inserirsi nel disegno di legge per l'approvazione del rendiconto generale consultivo per l'esercizio finanziario 1916-917.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° ottobre 1917, n. 231.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — CARCANO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

TABELLA *di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Cap.	n.	1.	Ministero - Personale (Spese fisse)	3.000
»	»	2.	Ministero - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	600
»	»	3.	Ministero - Spese varie d'ufficio.	6.500
»	»	56.	Spese d'impianto del Ministero	51.500
				61.600

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Cap.	n.	9.	Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti.	900
»	»	17.	Consiglio superiore della marina mercantile, ecc. . . .	6.000
»	»	20.	Spese di trasferta e di missioni del personale della marina mercantile.	4.000
»	»	36.	Compenso di navigazione alle navi da carico nazionali, in base alla legge 22 giugno 1913, n. 784	50.700
				61.600

Visto, *d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re.*

Il ministro del tesoro: CARCANO

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari: R. BIANCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 13 *settembre* 1917, *n.* 1522, *col quale sono introdotte alcune variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1917-918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 19 luglio 1917, n. 1125;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1917-918 sono introdotte le seguenti variazioni:

a) lo stanziamento del cap. n. 21 « Fitto di locali privati ad uso dell'Amministrazione centrale, ecc. » è aumentato di lire novantaseimilaquattrocento (L. 96.400);

b) è istituito il cap. n. 61-ter « Spese d'impianto del Ministero », con lo stanziamento di lire ottantaquattromila (L. 84.000).

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° ottobre 1917, . 231.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — CARCANO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 13 *settembre* 1917, *n.* 1538, *col quale è aumentata la misura dei contributi per l'esercizio* 1917, *dovuti al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo in Sicilia* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto l'art. 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, recante provvedimenti relativi al Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527;

Veduto il decreto Luogotenenziale 28 dicembre 1916, n. 1859;

Vedute le deliberazioni adottate dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'adunanza del 22 agosto 1917;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 ottobre 1917, n. 232.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio ed il lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La misura dei contributi per l'esercizio 1917, dovuti al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia, a termini delle leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527, viene elevata a lire sei e centesimi cinquanta per tonnellata di zolfo, in luogo di lire quattro e centesimi cinquanta di cui all'art. 1 del decreto Luogotenenziale 28 dicembre 1916, n. 1859.

Art. 2.

L'indicato contributo di L. 6.50 verrà distribuito nel modo seguente:

a) L. 4 per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo per l'esercizio 1917, a norma dell'art. 1 della legge 11 luglio 1904, n. 396, in luogo del contributo di cui alla lettera *a*) del decreto Luogotenenziale 28 dicembre 1916, n. 1859;

b) L. 1.52 per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario per l'esercizio 1917, a norma dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 527, in luogo del contributo di cui alla lettera *b*) del citato decreto Luogotenenziale 28 dicembre 1916, n. 1859;

c) L. 0.65 per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo dell'esercizio 1915, in sostituzione del contributo di cui alla lettera *c*) del citato decreto Luogotenenziale 28 dicembre 1916, n. 1859;

d) L. 0.33 per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario dell'esercizio 1915 in sostituzione del contributo di cui alla lettera *d*) del citato decreto Luogotenenziale 28 dicembre 1916, e altresì al bilancio sanitario per l'esercizio 1916.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per la riscossione del contributo totale di L. 6.50 per tonnellata, fissato come sopra, a partire dal 1° ottobre 1917. Alla riscossione della differenza fra il nuovo contributo di L. 6.50 e quello effettivamente incassato dalle ferrovie dello Stato nel periodo dal 1° gennaio al 30 settembre 1917 provvederà il Consorzio solfifero siciliano mediante trattenuta sulle somme da esso dovute per qualsiasi titolo ai debitori della medesima differenza.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *settembre* 1917, *n.* 1529, *col quale è istituita una Commissione per l'esame e la proposta dei provvedimenti relativi al passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace ed al tempo successivo alla stipulazione della pace* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi deferita con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituita una Commissione alla quale è devoluto l'esame e la proposta dei provvedimenti relativi al passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace, e al tempo successivo alla stipulazione della pace.

Art. 2.

La Commissione sarà composta di senatori, di deputatti, di funzionari delle pubbliche Amministrazioni e di persone di spe-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° ottobre 1917, n. 231.

ciale competenza nelle questioni che dovranno essere esaminate.

I componenti saranno nominati con decreto Reale sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri.

La Commissione sarà presieduta dal ministro Scialoja.

Art. 3.

Per ciascun gruppo di questioni da sottoporsi allo esame ed alle deliberazioni della Commissione si costituiranno speciali Comitati dei ministri competenti, a cui spetterà la preparazione dei temi da demandare alla Commissione.

Art. 4.

Gli uffici dei singoli Ministeri provvederanno, secondo le direttive che verranno stabilite dai Comitati dei competenti ministri, e d'accordo con la presidenza, a raccogliere gli elementi di studio per le questioni da sottoporre all'esame della Commissione.

Art. 5.

La Commissione sarà divisa in Sezioni, e potrà presentare relazioni separate.

Art. 6.

Alle spese occorrenti sarà provveduto con iscrizioni sul bilancio del Ministero del tesoro.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *settembre* 1917, *n.* 1551, *col quale è elevato al* 200 *per cento il supplemento di guerra sulle tariffe per i trasporti dall'Italia alla Libia, la Tunisia, Malta e viceversa* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i Nostri decreti 2 gennaio 1916, n. 59, 19 aprile 1916, n. 438 e 1° aprile 1917, n. 511;

Considerati gli ulteriori aumenti subìti dai prezzi dei carboni ed il conseguente maggior onere che grava l'esercizio della navigazione;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro pei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto coi ministri delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro, delle colonie e delle poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La Società di navigazione « Sicilia », con sede in Roma, è autorizzata, a partire dalla data di publicazione del presente decreto nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, ad elevare dal cento al duecento per cento il supplemento di guerra sulle tariffe previste dal capitolato allegato *D* alla legge 30 giugno 1912, n. 685, pei trasporti dall'Italia alla Libia, alla Tunisia, a Malta e viceversa e da scalo a scalo della Libia, eccezione fatta pei trasporti di tes-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 ottobre 1917, n. 235.

suti di cotone, pei quali il supplemento di guerra non potrà superare quello del 25 per cento attualmente autorizzato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — R. BIANCHI — MEDA — CARCANO — BONOMI — RAINERI — DE NAVA — COLOSIMO — FERA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *ottobre* 1917, *n.* 1578, *concernente la requisizione dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;
Sentito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 6 ottobre 1917, n. 236.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli della industria, commercio e lavoro e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La facoltà di cui venne investito il Comando supremo dell'Esercito con R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, di impiegare, come se fossero di pertinenza delle ferrovie dello Stato, i veicoli che si trovano sulle linee del Regno, è estesa all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per tutti i carri di proprietà privata inscritti nel proprio parco veicoli.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dallo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — R. BIANCHI — DE NAVA — RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di settembre 1917, la somma di L. 90,000, di cui L. 30,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, previa detrazione di L. 750 che si sono versate all'Opera dello « scaldarancio » e lire 60,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al settembre 1917, la somma di L. 2,886,000.

Ordine di servizio N. 129. (P.).

Opera di previdenza a favore del personale.

Si porta a conoscenza del persònale che il Consiglio di amministrazione, con deliberazione in data 5 settembre u. s. ha nominato vice-presidente del Comitato amministratore dell'Opera di previdenza il capo del Servizio Legale sig. comm. avv. Mengoni Adriano; e con deliberazione 26 settembre u. s. ha nominato presidente del Comitato stesso l'ispettore superiore sig. gr. uff. ingegnere Andrea Alessandri, in sostituzione del sig. gr. uff. Riccio Gaetano, il quale ha cessato di far parte del Consiglio di amministrazione.

---

rdine di servizio N. 130. (M. V. C.).

Requisizione ed utilizzazione di carri di proprietà privata.

1° — A sensi del decreto Luogotenenziale 4 ottobre 1917, numero 1578, pubblicato nella parte prima del presente bollettino, la facoltà di cui venne investito il Comando supremo dell'Esercito col R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, di impiegare come se fossero di pertinenza delle ferrovie dello Stato i veicoli che si trovano sulle linee del Regno, è estesa all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che vi provvede a mezzo del Servizio Movimento, per tutti i carri di proprietà privata inscritti nel proprio parco veicoli.

2° — Per i carri privati che, presentandosi il bisogno, venissero requisiti dall' Amministrazione ferroviaria, devono essere compilati i verbali di consegna mod. M-181 in contraddittorio con la Ditta proprietaria, facendo risultare sui medesimi, come prescritto, le condizioni dei veicoli che si requisiscono.

I verbali devono essere firmati dalla Ditta, dal capo stazione e, se possibile, da un agente tecnico del Servizio Veicoli. Analogamente deve procedersi all'atto della restituzione dei veicoli, compilando i verbali di riconsegna mod. M-181 *a*.

3° — I verbali devono essere compilati in triplice esemplare, di cui uno rimane al proprietario del veicolo requisito, l'altro deve essere inviato alla competente Delegazione del Materiale mobile di Milano o di Napoli ed il terzo è conservato negli atti della stazione.

4° — In base a tali verbali, il Servizio Movimento provvede alla liquidazione dei noli spettanti ai proprietari dei veicoli requisiti.

5° — Per contraddistinguere i carri così requisiti, verrà applicata su entrambe le pareti) laterali e di testa dei carri, la

scritta « *Requisito* » racchiusa in rettangolo di color rosso, nero o bianco, secondo che, data la colorazione delle pareti del carro, riuscirà più visibile. La indicazione della località di deposito verrà barrata.

6° — Requisendosi carri serbatoio da vino (Mv), all'atto della consegna le stazioni porranno a disposizione delle Ditte proprietarie gli apparecchi speciali ed accessori (pompe, tubi di raccordo, chiavi, ecc.) di cui fossero provvisti, praticando sul verbale modulo M-181 la seguente annotazione « *carro sprovvisto di apparecchi speciali ed accessori* ».

7° — Le riparazioni occorrenti ai veicoli requisiti, durante il periodo della requisizione, dovranno essere eseguite come se si trattasse di veicoli F. S., omettendo tutte le pratiche speciali prescritte pei carri delle altre Amministrazioni o di privati.

Saranno da richiedersi pezzi di ricambio al proprietario del veicolo solo nei casi in cui sia assolutamente impossible provvedere con pezzi di ricambio F. S. o colla riparazione dei pezzi avariati.

8° — La ripartizione dei veicoli privati requisiti verrà fatta dalle Delegazioni Materiale mobile di Milano e Napoli con le norme in uso per i carri speciali F. S.

9° — Ricevendo richiesta di carri speciali di proprietà privata requisiti per uso del pubblico dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la stazione esigerà delle caparre il cui ammontare sarà fissato in relazione al tipo del carro.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 131. (M.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda.

A modificazione delle condizioni attualmente esistenti per il passaggio dei veicoli sulla ferrovia Verona-Caprino-Garda resta stabilito che il passaggio stesso è ammesso soltanto alla condizione che il peso cumulato del carro e della merce caricatavi non superi le tonnellate 21.

In conseguenza, l'avvertenza a pag. 54 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) deve essere sostituita dalla seguente:

« Sulla ferrovia Verona-Caprino-Garda è ammesso il passaggio del materiale rotabile avente un peso lordo per asse non superiore alle tonnellate 10.5 e un interasse non superiore a m. 4.50 ».

Nella « Prefazione generale (parte prima) all'orario generale di servizio », a pag. 47, fra le linee della Società Veneta, di contro all'indicazione della ferrovia Verona-Caprino-Garda deve essere corretto in tonnellate 10.5 il peso massimo ammesso per asse.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 9, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 132. (M. L. C.).

Trasformazione in stazione e cambiamento di nome della fermata di Pallarano.

Dal giorno 15 marzo 1917 la fermata di Pallarano, della linea Ferrara-Rimini, è stata trasformata in stazione coi seguenti impianti:

— binari di corsa due, compresi fra le progressive chilometriche 9 456.50 e 10 040.50 corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 497;

— segnali di protezione, due semafori di 2ª categoria situati entrambi a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano, ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di metri 889 quello lato Ferrara, e di metri 880 quello lato Rimini;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4041 colla chiamata P A.

I deviatoi inseriti sul binario di corsa sono muniti di fermadeviatoi di sicurezza tipo F. S. gemelli, e di dischetti indicativi.

Dal giorno 1° novembre 1917 la stazione di Pallarano assumerà il nome di Gaibanella.

Nulla è per ora innovato circa il servizio dei viaggiatori, bagagli e cani che continuerà ad essere eseguito con le norme in uso nelle case cantoniere.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » si dovrà cancellare a pagina 7 il nome di Pallarano e le relative indicazioni e a pagina 5, fra Gagliole e Gaifana, aggiungere Gaibanella LB/B/104/.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » si dovrà:

— a pagina 28, fra Gagliole e Gaifana, aggiungere:

Gaibanella /Ferrara-Ravenna-Rimini /Bologna/ Ferrara 4° Ravenna /81/V (6) /B (6) /—/—/—/—/—/S/—/—/—/—/—/—/—/;

— a pagina 42 cancellare Pallarano e le relative indicazioni:

— a pagina 87 (tabella 81) Ferrara-Ravenna-Rimini e Lavezzola-Lugo sostituire Pallarano con Gaibanella;

— a pagina 226 del suddetto prontuario, parte IV (edizione luglio 1908), fra Gagliole e Gaifana aggiungere:

Gaibanella /107.141.29.15/1099/1113/;

— a pagina 230 cancellare Pallarano (casa cantoniera) e le relative indicazioni.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali figura il nome della casa cantoniera suddetta, il nome stesso dovrà essere sostituito con Gaibanella.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 70. (C.).

Carico e scarico.

In relazione alle norme tuttora vigenti, si avverte che le operazioni di carico e di scarico delle spedizioni a piccola velocità ordinaria, composte di merci ascritte parte alle prime cinque classi e parte alle ultime tre, competono alla amministrazione per tutte le merci oggetto della spedizione e di conseguenza il diritto fisso è da computarsi integralmente.

A siffatta regola si fa eccezione solo quando trattisi di trasporti tassabili con tariffe le cui condizioni particolari di applicazione stabiliscano diversamente, ad esempio la tariffa locale n. 227 p. v.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(Legge 19 giugno 1913, n. 641).

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 27 del 5 luglio 1917, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 30 settembre 1917 le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1, n. 1, della legge)						Sussidi temporanei ad orfani — (art. 1, n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi — (art. 1, n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	importo		N.	importo		N.	importo	N.	importo	N.	importo		N.	importo	
Approvate dal 1° luglio 1917 a tutto il 30 settembre 1917	1912.13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1913-14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1914-15	—	—	—	—	—	—	1	312	—	—	—	—	—	—	—	—
	1915.16	1	484	25	7	2.272	07	3	1.125	—	—	—	—	—	1	7	04
	1916.17	17	12.004	08	146	76.597	76	89	31.130	2	600	—	—	—	2	10	22
	1917.18	189	144.954	47	1	5.000	—	9	3.144	—	—	1	3	85	—	—	—
	1918.19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1919-20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aggiungendo quelle approvate precedentemente . . .	......	10681	8.238.197	31	2835	1.638.296	97	1956	694.061	77	27.186	160	1389	50	55	611	59
Si ha un totale a tutto il 30 settembre 1917 ...		10888	8.395.640	11	2989	1.722.166	80	2058	729.772	79	27 786	161	1393	35	58	628	85

Sulla disponibilità dell'Opera, furono approvate dal Comitato, dopo il 30 *giugno* 1917, *le seguenti concessioni*:

1° — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI.
(Art. 1, n. 2, lettera *c*), della legge).

N. 2, a favore degli orfani sottoindicati:

1) NICOLA, orfano del guarda merci pensionato GRASSI Pasquale (41813): L. 240 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;
2) ASSUNTA e MARIA, orfane del cantoniere pensionato CROCE Benedetto (22113): L. 312 annue, con decorrenza 1° luglio 1917.

2° — ASSEGNI ALIMENTARI VITALIZI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(Art. 1, n. 3, lettera *e*), della legge).

N. 11, a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex-agenti:

1) MONASTRA Felicia, vedova del fuochista RUSSO Francesco (114534): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;

2) PANZIERI Allegra, sorella dell'applicato PANZIERI Davide (117529): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;

3) MONTANARO Giacinta, sorella dell'applicato MONTANARO Tommaso (74896): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;

4) GIANOTTI Margherita, vedova del capo usciere DAGNA Primo (112): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;

5) BARTOLUCCI Matilde, sorella dell'applicato BARTOLUCCI Romolo (103503): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;

6) NINI Adda, vedova del capo squadra cantonieri POLLI Giuseppe (113525): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;

7) INNOCENTI Annunziata, vedova dell'operaio di 2ª classe VINCI Pietro (148024): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;

8) CANESCHI Annita, vedova del Capo squadra manovali MANCINI Alberto (135871): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;

9) TINCOLINI Amelia, madre dell'applicato MICHELAZZI Lorenzo (41092): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;

10) PALANDRI Matilde, vedova dell'operaio di 2ª classe MALASOMA Steno (122037): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1917:

11) PAGELLA Edoarda, vedova del fuochista PIACENZA Giuseppe (125884): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1917.

3° — RICOVERI DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE. (Art. 2, penultimo capoverso della legge).

N. 21 orfani qui appresso indicati:

1) NATALE, orfano del fuochista COPPOLINO Salvatore (110119);

2) NELLO, orfano del guardiano PENTORI Ottaviano (34038);

3) PRIMO, orfano del manovale VANNUCCHI Giuseppe (116049);

4) MARGHERITA, orfana del guardia di stazione PROFETA Placido (108069);

5) LUIGI, orfano dell'ispettore TASSINARI ingegner Aurelio (107792);

6) FRANCESCO, orfano del Capo squadra manovratori OLIVARES Antonio (83384), a condizione che il tutore concorra nelle spese di ricovero, oltrechè con la quota parte del sussidio temporaneo, anche con la quota di pensione spettante all'orfano sul fondo pensioni;

7) CANDIDO, orfano del Capo squadra cantonieri MOTTIN Giovanni Battista (84729);

8) DOMENICO, orfano del Capo verificatore MONTALBANO Leonardo (31769);

9) ERNESTINA, orfana del Capo squadra cantonieri PITONE Sante (34638);

10) ALFREDO, orfano del manovale ALFANO Achille (126831);

11) ANNA, orfana del guardiano SCIARRETTA Vincenzo (28083);

12) UMBERTO, orfano dell'applicato PASQUINI Carlo (88755);

13) FULVIO, orfano del frenatore LETIZIA Carlo (66983);

14) ARMANDO, orfano dell'operaio di 1ª classe IOVINO Raimondo (31383);

15) TERESA, orfana dell'Aiutante applicato CARDONA Enrico (122115);

16) OFELIA, orfana del Capo stazione di 1° grado ARMOCIDA Vincenzo (62089);

17) GIUSEPPE, orfano del Capo conduttore DELLISANTI Ignazio (103725);

18) FILOMENA, orfana del deviatore SACCIONE Giovanni (34451);

19) GINA, orfana dell'operaio di 1ª classe SFARZO Raffaele (88904); a condizione che, oltre al sussidio temporaneo, sia devoluta all'Opera di previdenza, quale contributo nelle spese di ricovero, la pensione di cui l'orfana è provvista sul fondo pensioni;

20) LUIGI, orfano di 1° letto del Capo squadra cantonieri LUCIANETTI Massimo (7841); a condizione che il tutore concorra nelle spese di ricovero oltrechè con la quota parte del sussidio temporaneo, anche con la quota di pensione spettante all'orfano sul fondo pensioni;

21) GIOVANNA, orfana del cantoniere GAFFO Giov. (106030).

4° — REVOCHE DI RICOVERI.

1) ELENA, orfana del cantoniere GAFFO Giovanni (106030). (Vedasi Bollettino n. 15 del 12 aprile 1917).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza di orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione e di orfani del terremoto del **1908**:

Per Castelmorrone e San Nicola la Strada:

DUCROS Enrico, Capo stazione di Caserta.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato	**Confalonieri** cav. ing. Marsilio – ispettore capo – Div. Traz. Milano.	15. 9. 917 in aspettativa a tutto il 14. 9. 919 per motivi privati.
5ª	Delegato	**Raffaelli** Raffaello – disegnatore – Div. Lav. Roma.	ritornato dal servizio militare riprende le sue funzioni di delegato.
7ª	Delegato	**Bancale** Emilio – applic. – Div. Mov. Bari.	incaricato di sostituire temporaneamente nel loro mandato i delegati effettivi e supplenti delle circoscrizioni di Palermo, Napoli e Reggio C.
7ª	Delegato	**Melacrino** Giuseppe – applic. – Uff. Div. Traz. Napoli.	10. 7. 917. Richiamato alle armi.
14ª	Delegato	**Basile** Antonio – capo sq. cant. – Sez. Lav. Lecce.	incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato il defunto capo sq. cant. Pigro Carlo delegato supplente, ff. delegato della circoscrizione di Napoli.
17ª	Delegato	**Pani** Giuseppe – capo deposito di 1° gr. – Dep. Loc. Voghera.	**Pani** Giuseppe – capo deposito di 1° gr. – Dep. Loc. Bologna.
22ª	Delegato	**Piccioli** Augusto – operaio di 2ª cl. – Dep. Traz. el. Milano C.	**Piccioli** Augusto – operaio di 2ª cl. – Off. Veic. Bologna.
23ª	Delegato	**Simoncini** Eugenio – accenditore – Staz. Cecina (Traz.).	**Simoncini** Eugenio – accenditore – Dep. Loc. Firenze C. M.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
25ª	Delegato suppl.	**Parrini** Nazzareno - manovale d'off. - Off. Loc. Siena.	**Parrini** Nazzareno - operaio di 3ª cl. - Off. Loc. Siena.
27ª	Delegato	**Testa** geom. Michele - capo staz. di 3° gr. - Staz. Cervara.	rinunciatario.
27ª	Delegato suppl.	**Alessio** Guido - capo staz. di 3° grado - Staz. Roma Trastevere.	nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Roma.
34ª	Delegato suppl.	**Bragaglia** Giuseppe - deviatore - Staz. Udine.	**Bragaglia** Giuseppe - capo sq. deviatori - Staz. Udine.
42ª	Delegato	**Borsini** Ferdinando - operaio di 1ª cl. - Sez. Lavori Ancona.	**Borsini** Ferdinando - operaio di 1ª cl. - Sez. Lavori Roma Est.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Appalti - Notifica di atti protestativi al funzionario intervenuto alla stipulazione del contratto - Articolo 41 del capitolato generale amministrativo - Decadenze dell'appaltatore.

Il funzionario delle Ferrovie dello Stato che per delega del Direttore generale interviene in un contratto, non ha veste di rappresentare l'Amministrazione nello svolgimento del rapporto contrattuale. È perciò inefficace ad impedire la decadenza dell'appaltatore dal diritto di far valere in giudizio le sue pretese, l'atto protestativo che sia intimato, anzichè al Direttore generale, al funzionario da questo delegato per la stipulazione (*articolo* 41 *C. G. Am.*).

CORTE APPELLO DI ROMA — Sent. 22 giugno-14 luglio 1917 (*Est.* Alberici) — Ferrovie Stato appellanti, contro Artiaco ing. Vincenzo.

IN DIRITTO.

L'Amministrazione delle ferrovie ha opposto una eccezione di decadenza, contro alcune delle domande della Impresa, perchè non precedute da riserve intimate al Direttore generale, contro altre, per l'inosservanza iniziale della procedura prescritta dall'art. 41 del Capitolato generale amministrativo.

Ora, sotto l'uno e sotto l'altro aspetto la eccezione è parsa alla Corte fondata:

1°) Invano l'Impresa vorrebbe precludervi l'adito con una pregiudiziale di improponibilità, perocchè se sono esatti i principii giuridici ricordati dall'Artiaco, cioè che l'appello incidentale è rimedio riservato all'appellato e di cui l'appellante non può giovarsi per allargare a mo' di postilla aggiunta i confini del suo

appello principale, è assolutamente inesatto in linea di fatto che le Ferrovie abbiano accettato la sentenza del Tribunale là dove ha rigettato la eccezione di decadenza per mancata notifica al Direttore generale. Così le Ferrovie si sono testualmente espresse nell'atto 30 novembre 1916 di proposizione del gravame contro la pronunzia dei primi giudici: « Che l'Amministrazione istante, salvo il diritto di risollevare, ove d'uopo, la eccezione di decadenza mediante appello incidentale, accetta la sentenza del Tribunale, limitatamente ai capi secondo e terzo del dispositivo, e intende gravarsi d'appello avverso la detta sentenza in ordine agli altri capi del dispositivo ed ai corrispondenti considerando per tutte le ragioni dedotte e non attese in primo grado e specialmente *perchè non ha fatto diritto alla eccezione di decadenza dedotta dalle Ferrovie* ». Si scorge dunque chiaramente da qui come tutt'altro che essersi acquistate le Ferrovie al rigetto generale della loro eccezione di decadenza come al capo I del dispositivo della sentenza, hanno protestato, e in doppio modo; col risollevare esplicitamente la quistione in ordine ai capi di domanda sui quali il Tribunale si era riservato il giudizio definitivo e col minacciare di risollevarla in ordine ai capi di domanda già definitivamente dal Tribunale respinti. Codesta minaccia neppure sarebbe stata necessaria, come per tradurla in atto non sarebbe occorsa la forma dell'appello incidentale, perchè, una volta che le Ferrovie avevano conseguito piena vittoria in merito al rispetto a talune richieste della Impresa, ben potevano difendere la giustizia del giudicato, sia coi motivi accolti dai primi giudici, sia con altri diversi, compresa la eccezione di decadenza, senza con questo nè estendere abusivamente l'appello principale nè sfruttare un rimedio di spettanza dell'appellato. Dove il successo delle Ferrovie era stato integrale (capi II e III del dispositivo), ivi non poteva esservi materia per un appello principale da parte loro, nè interesse per appellare incidentalmente, bastando la riapertura della discussione provocata dal gravame della Impresa per rimettere in campo tutte le tesi contenziose *hinc inde* dedotte avanti il primo giudice: sicchè nel caso concreto non può nemmeno verificarsi l'inconveniente denunziato dalla Impresa, ossia di una eccezione in parte abbandonata e in parte riproposta, essendo invece chiaro che per effetto della duplice impugnativa della sentenza la ecce-

zione stessa ritorna intera in esame e in modo da investire tutta quanta la materia litigiosa.

Ora non pare alla Corte che al riguardo il Tribunale abbia correttamente deciso quando, per dire valida la intimazione delle riserve fatta al cav. Martelli anzichè in persona del Direttore generale, ha notato che l'art. 41 non esige tassativamente che l'intimato sia il Direttore generale, e che l'intimato, come Capo Divisione del Mantenimento in Napoli, aveva la legittima rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria in ordine al rapporto giuridico d'Appello.

È vero che l'art. 41 non dice a chi le riserve debbono essere notificate; ma il silenzio è bene colmato dalla norma di comune notizia che la rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria, a tutti gli effetti giuridici verso i terzi, risiede nel suo Direttore generale.

È pur vero che nel contratto d'appalto coll'ing. Artiaco si è costituito per l'Amministrazione delle ferrovie il cav. Crescentini, predecessore del Martelli nella carica di Capo Divisione del Mantenimento in Napoli; ma « le facoltà delle norme in vigore », giusta le quali è intervenuto all'atto, dicono soltanto che la delega riguarda la pura e semplice *stipulazione* dei contratti.

Onde cadde manifestamente in errore il Tribunale quando credette di parificare colui che era stato semplicemente delegato a sostituire il vero e solo legittimo rappresentante nella stipulazione di un determinato atto, alla figura del rappresentante della Amministrazione, sia pure limitatamente allo svolgersi di quell'affare. Bastava riflettere ai termini precisi della delegazione risultanti « dalle norme in vigore » per dire giusta la funzione rappresentativa del cav. Crescentini, e tanto più del suo successore, appena *stipulato* il contratto; e bastava avvertire che nemmeno l'intervento del cav. Crescentini all'atto della stipulazione era tale da impegnare definitivamente l'Amministrazione, la quale, come è detto nell'atto, si riservava di conferirvi il suggello della propria approvazione, per dover senz'altro escludere il concetto di un prolungamento di rappresentanza nel Capo del Mantenimento *in ordine a tutto il rapporto giuridico dell'appalto.*

Se si comprende che per ragioni di decentramento e di comodità personale il Direttore generale abbia ceduto il suo diritto di

rappresentanza ai Capi Servizio o ai Capi delle Divisioni Compartimentali o della Divisione per ciò che si riferisce alla materiale stipulazione dei contratti riguardanti l'Amministrazione, mal si appalesa intendere e giustificare una cessione di rappresentanza che si estendesse a tutto il rapporto giuridico degli appalti, perchè tanto equivarrebbe a mettere in disparte il Direttore generale per tutti i contratti — e sono numerosissimi — nei quali egli intervenisse a mezzo di funzionari dipendenti. E mentre con la intimazione delle riserve la Direzione generale vuole essere messa in grado di sorvegliare l'andamento del lavoro appaltato intervenendo all'uopo con opportune disposizioni, con la intimazione ai Capi del Mantenimento potrebbe meno facilmente o celermente provvedere all'esercizio di un tale diritto: onde anche a proposito della validità delle riserve risulta la necessità di mantenere integro al Direttore generale il suo potere di rappresentanza. Come negli ordinari rapporti commerciali il commesso non investito della facoltà di rappresentare e vincolare il principale non ha titolo per intervenire nella esecuzione dell'affare per la cui conclusione egli abbia prestato la sua opera. nè ha quindi veste per ricevere, per esempio, la denunzia dei vizi di cui nell'art. 70 Codice di commercio e 1505 del Codice civile, così qui, in più alta ed ampia sfera di rapporti, il Capo del Mantenimento, abilitato solo a costituirsi per l'Amministrazione nella stipulazione di un contratto e subordinatamente all'approvazione definitiva dell'Amministrazione medesima, diventa, col compimento di questo atto, del tutto estraneo al successivo sviluppo del rapporto contrattuale e correlativamente incapace di sostituire la persona del Direttore generale nella parte di soggetto passivo della notifica delle riserve interessanti l'appaltatore.

Gli atti protestativi, quindi, che l'ing. Artiaco ha creduto di far notificare al cav. Martelli sotto le date del 16 luglio, 2 agosto, 27 settembre e 28 ottobre 1912 debbono dichiararsi nulli e decaduta la Impresa dal diritto di far valere in giudizio le corrispondenti sue richieste. Questa è la legge contrattuale a cui l'ing. Artiaco si è volontariamente sottoposto e che doveva esattamente osservare, come l'autorità giudiziaria deve in materia di interpretazione del mandato ricordarsi della norma « diligenter fines mandato custodiendi sunt ». *Omissis.*

Espropriazioni - Deposito della indennità - Ritardo - Carenza di azione del proprietario espropriato.

Il ritardo ad eseguire il deposito della indennità ordinato dal prefetto, non costituisce violazione di alcun diritto del proprietario espropriando, che, pertanto non ha azione giudiziaria per obbligare l'espropriante al deposito suddetto.

TRIBUNALE DI S. M. C. V. — Sent. 27 marzo-1° maggio 1917 (*Est.* Marinucci) — Cappabianca Luigi c. Ferrovie Stato.

IN FATTO: In occasione della costruzione della Direttissima Roma-Napoli, dal Ministero dei lavori pubblici fu, in data 4 marzo 1912, emesso decreto, col quale, agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, era approvato il progetto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato relativo alla costruzione del quarto lotto del tronco Minturno-Napoli. Tra i terreni da occuparsi furono comprese due zone delle tenute Incogna e Pugliese o Parchetelle Reali, di proprietà di Cappabianca Luigi, l'una in quel di Carinola di metri quadrati ventisettemiladuecentosettanta, l'altra in Cancello Arnone, di metri quadrati seimila, e per le quali zone fu offerta la somma di lire quindicimilacentoventotto. Non essendosi accettata tale indennità, nè conchiuso alcun amichevole accordo tra il Cappabianca e l'Amministrazione delle ferrovie, dal presidente di questo Tribunale, a termine dell'art. 32 della Legge della espropriazione per causa di pubblica utilità, furono nominati tre periti per la stima delle zone da espropriarsi; ed a ciò procedutosi, si determinava la indennità in lire 147,611.67, di cui, con ordinanze, emesse dal prefetto di Caserta in data 4 maggio 1915, ne fu disposto il deposito. Ora il nominato Cappabianca Luigi, con atto del 16 ottobre 1916, premesso che, nonostante le cennate ordinanze, dopo oltre un anno, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non ancora aveva eseguito il deposito della somma, per modo che il prefetto non aveva potuto, in conformità dell'art. 48 della

surrichiamata legge, pronunziare l'espropriazione, nè era stato possibile il verificarsi della decorrenza dei termini fissati dal seguente art. 51; che alla detta Amministrazione non poteva essere permesso il tenere indefinitamente, e contro espressa e perentoria disposizione di legge, sospeso il deposito, con gravissimo danno di esso istante, col succitato atto conveniva davanti questo Tribunale il comm. Giulio Forlanini, quale Direttore Compartimentale delle ferrovie dello Stato, per sentire emettere le seguenti provvidenze di giustizia:

I. — Sentirsi condannare a depositare, entro il termine di un mese dalla notifica della sentenza di condanna, presso la Cassa Depositi e Prestiti del Regno, la somma di lire 14,711.67.

II. — Sentirsi condannare, in difetto, alla rivalsa di tutti i danni ed interessi derivati e derivanti allo istante dall'arbitrario procedere dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, da liquidarsi in separata sede.

III. — Anche nel caso dell'eseguito deposito della somma di lire 14,611.67, sentirsi condannare alla rivalsa di tutti i danni ed interessi verificatisi a carico dell'istante sino al giorno del deposito, da liquidarsi sempre in separata sede.

IV. — Sentirsi infine condannare a tutte le spese del giudizio e compenso di avvocato, con sentenza munita di clausola provvisionale.

IN DIRITTO.

Omissis..... Entrando nel merito della causa, così come è stata circoscritta e delimitata dal Cappabianca, giusta le conclusioni innanzi riportate, osservasi che, da parte dell'Amministrazione delle ferrovie, si deduce pregiudizialmente la inammissibilità della domanda per carenza di azione ed interesse.

Condizione essenziale per essere ammessi ad esercitare una azione civile è la esistenza di un interesse, che consiste, per la

nozione che ce ne dà la più sana dottrina, nella utilità finale dell'asserita esistenza e violazione di un diritto.

Ora nel soggetto caso sussiste o meno una violazione di diritto ai danni del Cappabianca, e dipendente dalla inosservanza delle disposizioni della legge sulla espropriazione per pubblica utilità, nel senso che, da parte della ripetuta Amministrazione, non si è adempiuto a quanto col decreto del presidente veniva disposto circa il versamento della indennità della Cassa Depositi e Prestiti? O in altre parole, costituisce violazione del diritto dell'espropriando il ritardo ad eseguire il deposito della indennità ordinato dal prefetto, sì da legittimare l'esercizio dell'azione civile, tendente ad obbligare l'espropriazione alla esecuzione del detto deposito? Prendendo ad esame la legge venticinque giugno milleottocento-sessantacinque sulla espropriazione per pubblica utilità, dalla complessiva sua economia, illustrata dagli scopi a cui le norme giuridiche in essa contenute furono destinate, è agevole scorgere come essa sia informata alla prevalenza dell'interesse pubblico su quello privato, il di cui conflitto si verifica al momento in cui il cittadino è spogliato dei suoi beni in cambio ad un indennizzo, e che ha luogo quando, eseguitosi il deposito della somma rappresentante la indennità, e fornitasi la prova di esso, il prefetto pronunzia la espropriazione ed autorizza la occupazione. Quanto altro concerne l'apprezzamento dell'utilità dell'opera, la pubblicazione del piano particolareggiato dell'opera stessa, il sistema di sua esecuzione, i processi e metodi più acconci per compierla, la spesa che le abbisogna, la determinazione della indennità, consensuale o giudiziale che si voglia, rappresenta tutto un procedimento preparatorio, sia pure con speciale direttiva alla salvaguardia degli interessi dei cittadini, affidato alla direzione della espropriante sotto la sorveglianza degli organi amministrativi.

Il diritto del privato sorge e diventa azionabile solo quando, per effetto della privazione dell'immobile, deve il privato stesso vedersi reintegrato nel suo patrimonio col pagamento della relativa indennità: prima di questo momento non vi è, nè, dato l'organismo della legge, vi potrebbe essere, alcun diritto subbiettivo da difendere, per cui bene a ragione la convenuta Amministrazione delle ferrovie dello Stato si è fatta ad opporre all'istante Cappa-

bianca la carenza di azione a richiedere il deposito della indennità risultante dalla perizia.

Ed a tale conseguenza il Collegio è indotto a venire anche sotto altro riflesso, nel senso che, per la legge in esame, mentre nulla vieta di poter recedere dall'espropriazione, non è stabilito alcun termine speciale per la esecuzione del decreto con cui il prefetto, dopo ricevuta la relazione dei periti, ordina all'espropriante di depositare le somme, ovvero lo autorizza ad eseguire il pagamento diretto; unica sanzione si è quella di non potersi pronunziare la espropriazione, se prima il deposito ed il pagamento non risultino effettuati.

Errata-corrige

Bollettino N. 40 — 1917.

Tanto nell'indice quanto a pagina 472 del bollettino stesso, nell'intestazione del decreto Luogotenenziale 9 agosto 1917, numero 1465, invece di « prorogato al 1° settembre 1917 » leggasi « prorogato al 1° novembre 1917 ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 42 18 OTTOBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, ottobre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

ORDINANZA 6 *ottobre* 1917, *dell'Ispettore per la difesa del traffico marittimo nazionale, relativa all'imbarco di passeggeri sui ferry-boats addetti al servizio fra la penisola e la Sicilia* (1).

IL CONTRAMMIRAGLIO ISPETTORE
PER LA DIFESA DEL TRAFFICO MARITTIMO NAZIONALE

Visto il decreto Luogotenenziale in data 27 febbraio 1917, n. 332;

ORDINA:

Tutte le persone che prenderanno imbarco sui ferry-boats addetti al servizio tra la Penisola e la Sicilia, dovranno indossare il salvagente per tutto il tempo che resteranno a bordo.

I contravventori saranno puniti a norma dell'art. 434 del Codice penale.

Il Comando dei servizi per la R. Marina nella Sicilia e le Capitanerie di porto di Messina e di Reggio Calabria sono incaricate dell'esecuzione della presente ordinanza.

Roma, 6 ottobre 1917.

Il contrammiraglio ispettore
per la difesa del traffico marittimo nazionale: MORTOLA.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 10 ottobre 1917, n. 239.

Ordine di servizio N. 133. (C.).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Nuova società cooperativa ferrovieri » di Lucca; la « Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari » di Pistoia e la « Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari » di Siena sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle predette società cooperative devono, pertanto, essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 134. (P.).

Opera di previdenza.

Si porta a conoscenza del personale che il Consiglio d'amministrazione, con deliberazione 5 corrente, ha confermato per un altro biennio, a partire dal 3 novembre p. v., nella carica di membro del Comitato amministratore dell'Opera di previdenza i sigg. Barili comm. Giuseppe — capo divisione a riposo — e Giorgi Ernesto — capo conduttore a riposo — scadenti dalla carica stessa per compiuto biennio a termini dell'art. 2 del regolamento per il funzionamento di detta Opera.

Circolare N. 71. (M. V.)

Carri della Ferrovia marmifera di Carrara requisiti e entrati temporaneamente nel parco veicoli F.S.

Alla Ferrovia marmifera di Carrara sono stati requisiti a noleggio i sessantun carri di sua proprietà compresi nell'elenco allegato.

Ai detti carri, cui venne adattata provvisoriamente una cassa aperta a sponde alte, sono state barrate con una linea rossa le marche e i numeri della Ferrovia proprietaria, è stata applicata la sigla **F. S. / Italia** e sono stati assegnati i numeri di servizio, le tare e le portate che risultano dall'elenco.

I carri devono essere considerati a tutti gli effetti, come ordinari carri F. S., sia per la loro utilizzazione, sia per le eventuali riparazioni e la liquidazione delle relative spese.

Per tutti indistintamente i detti carri la tolleranza di carico resta fissata nel 5 % della portata e non deve superare tale limite.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *ed ai controllori del materiale.*

Allegato alla Circolare N. 71–1917.

Elenco dei carri requisiti alla Ferrovia marmifera di Carrara, coi nuovi numeri, portata e tara loro assegnata.

Numero FMC	Serie e numero FS		Portata — Tonn.	Tara — Kg.	Categoria di velocità
	Serie	Numero			
46 (senza freno)	L	00100	13.0	7.180	4
48 »	»	00102	13.0	7.060	4
51 »	»	00103	13.0	7.040	4
53 »	»	00104	13.0	7.000	4
55 »	»	00105	18.0	8.690	4
77 »	»	00106	15.0	7.680	4
88 (con freno)	»	00200	18.0	6.760	4
91 »	»	00201	18.0	6.820	4
94 »	»	00202	18.0	6.660	4
97 »	»	00203	18.0	6.700	4
101 »	»	00213	18.0	7.050	4
105 »	»	00204	18.0	7.200	4
108 (senza freno)	»	00107	12.0	6.640	4
109 »	»	00108	12.0	6.120	4
110 »	»	00109	12.0	5.940	4
112 »	»	00110	12.0	6.520	4
117 (con freno)	»	00205	18.0	7.200	4
124 »	»	00206	18.0	7.160	4
127 »	»	00207	18.0	7.320	4
128 »	»	00208	18.0	7.280	4
130 »	»	00209	18.0	7.040	4
134 »	»	00210	18.0	7.160	4
135 »	»	00211	18.0	7.200	4
136 »	»	00212	18.0	7.100	4
152 (senza freno)	»	00111	18.0	8.410	4
154 »	»	00112	20.0	8.520	4
155 »	»	00113	20.0	8.200	4
162 »	»	00114	20.0	8.790	4
163 »	»	00115	20.0	8.770	4
164 »	»	00116	20.0	8.650	4

Segue *Allegato alla Circolare N. 71-1917.*

Segue **Elenco dei carri requisiti alla Ferrovia marmifera di Carrara, coi nuovi numeri, portata e tara loro assegnata.**

Numero FMC	Serie e numero FS		Portata — Tonn.	Tara — Kg.	Categoria di velocità
	Serie	Numero			
165 (senza freno)	L	00117	20.0	8.500	4
166 »	»	00118	20.0	8.500	4
167 »	»	00119	20.0	8.830	4
168 »	»	00120	20.0	8.870	4
169 »	»	00121	20.0	8.690	4
170 »	»	00122	20.0	8.730	4
171 »	»	00123	20.0	8.500	4
172 »	»	00124	20.0	8.890	4
173 »	»	00125	20.0	8.600	4
156 »	»	00126	20.0	7.730	4
157 »	»	00127	20.0	7.880	4
158 »	»	00128	20.0	7.880	4
160 »	»	00129	20.0	7.650	4
161 »	»	00130	20.0	7.870	4
174 »	»	00131	20.0	8.190	4
175 »	»	00132	20.0	8.250	4
176 »	»	00133	20.0	8.210	4
177 »	»	00134	20.0	8.030	4
178 »	»	00135	20.0	8.230	4
179 »	»	00136	20.0	8.030	4
180 »	»	00137	20.0	8.190	4
181 »	»	00138	20.0	7.970	4
182 »	»	00139	20.0	7.960	4
184 »	»	00140	20.0	8.220	4
185 »	»	00141	20.0	8.060	4
186 »	»	00142	20.0	8.250	4
188 »	»	00143	20.0	8.160	4
190 »	»	00144	20.0	8.000	4
191 »	»	00145	20.0	8.000	4
192 »	»	00146	20.0	8.230	4
193 »	»	00147	20.0	8.170	4

Circolare N. 72. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Circolare N. 57-1917).

A seguito della circolare n. 57 del corrente anno, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati:

LOMBARDIA

PROVINCIA DI BRESCIA

Circondario di Verolanuova — Verolavecchia.

VENETO

PROVINCIA DI PADOVA

Circondario di Padova — Torreglia.

PROVINCIA DI TREVISO

Distretto di Conegliano — Conegliano - Santa Lucia di Piave.
Distretto di Oderzo — Chiarano.

EMILIA

PROVINCIA DI FORLÌ

Circondario di Cesena — Savignano di Romagna.
Circondario di Rimini — Sant'Arcangelo di Romagna.

MARCHE

PROVINCIA DI PESARO E URBINO

Circondario di Pesaro — Fiorenzuola di Focara - Monteciccardo
Circondario di Urbino — Urbino.

ABRUZZI

PROVINCIA DI CHIETI

Circondario di Chieti — Bolognano - San Valentino.

PROVINCIA DI TERAMO

Circondario di Teramo — Civitella del Tronto - Mutignano.

PUGLIE

PROVINCIA DI FOGGIA

Circondario di S. Severo — Vico del Gargano.

PROVINCIA DI LECCE

Circondario di Gallipoli — Gagliano del Capo.

BASILICATA

PROVINCIA DI POTENZA

Circondario di Matera — Accettura.

CALABRIA

PROVINCIA DI COSENZA

Circondario di Paola — Diamante.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18. 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Montanari** Enea - assistente dei lavori avv. - Serviz. Lavori - sottotenente dei bersagl. - morto il 30 maggio 1916.

- **Pascarella** Francesco - manovale avventizio - Stazione Capua - soldato di fant. - morto l'11 ott. 1916.

- **Cusano** Michele - manovale avventizio - Stazione Benevento - soldato di fanteria - morto l'11 ottobre 1916.

(126319) - **Ellena** Giuseppe - portiere - Div. Mov. Torino - caporale mitragl. - morto l'8 dicembre 1916.

- **Cornaglia** Pierino - manovale avventizio - Staz. Alessandria C. - soldato di fanteria - morto il... maggio 1917.

- **Lombardo** Pietro - manovale avventizio - Div. Mov. Bologna - caporale di fanteria - morto il 15 maggio 1917.

(165306) - **Guerciotti** Enrico - manovale - Squadra rialzo - Milano P. R. - soldato di fanteria - morto il 24 maggio 1917.

(149171) - **Roagna** Matteo - manovale d'officina - Ripar. Tecn. Ventimiglia - caporale di fanteria - morto il 20 luglio 1917.

- **Cortesi** Giovanni - disegnatore avventizio - Servizio Lavori - ten. dei gran. - morto il 20 agosto 1917.

(40781) - **Gnesin** Fausto - applicato - Div. Mov. Milano - sottotenente degli alpini - morto il 30 agosto 1917.

- **Turci** Luigi - manovale avventizio - Serv. Commerciale soldato di fanteria - morto il 31 agosto 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Grossi** Domenico - manovale avventizio - Stazione Cassino - soldato di fanteria - morto il 26 giugno 1916.

- **Fortunato** Raffaele - manovale avventizio - Stazione Sicignano - soldato di fanteria - morto il 22 giugno 1917.

(123736) - **Carnevale** Giuseppe - applicato - Div. Movimento Torino - ten. dei mitr. - morto il 21 agosto 1917.

(166696) - **Natta** Angelo - applicato - Sez. Lavori Novara - aspirante uff. fant. - morto il 22 agosto 1917.

- **Motta** Vincenzo - cantoniere avventiz. - Sezioni Lavori Salerno - aspirante uff. fant. - morto il 30 agosto 1917.

(129343) - **Tresanini** Palmiro - portiere - Servizio Veicoli - soldato di fanteria - morto il 6 settembre 1917.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(152420) - **Artuso** Enrico - applicato - Stazione Brescia - caporale del genio - morto il 19 settembre 1917.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

- **Bagliani** Mario - cantoniere avventizio - Divisione Lavori Torino - caporale d'artiglieria - morto il 23 luglio 1917.

- **Derqui** Filippo - manovale avventizio - Stazione Pontecurone - soldato del genio - morto il 10 agosto 1917.

(113001) - **Merlo-Pich** Alessandro - applicato - Off. Locom. Torino - tenente di fanteria - morto il 1° sett. 1917.

(115399) - **Desciora** Giuliano - applicato - Div. Lavori Genova - tenente del genio - morto il 12 settembre 1917.

MORTI IN SERVIZIO FERROVIARIO VITTIME DEL DOVERE.

(112737) - **Lelio** Leopoldo - guardafreno - Deposito P. V. Messina - morto il 28 agosto 1917.

Ordine di servizio N. 8v. (S.).

Biglietti per viaggi gratuiti a favore delle famiglie degli onorevoli senatori e deputati.

Per il 5° anno della XXIV Legislatura (26 ottobre 1917 - 25 ottobre 1918) verranno emessi biglietti serie B° e buoni bagaglio di nuovo modello, da tenersi validi con i treni in partenza dopo la mezzanotte del 25 ottobre 1917 e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 25 ottobre 1918, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei collegi elettorali.

I nuovi biglietti serie B° e buoni bagaglio si distinguono principalmente per una *stella bleu* stampata nel mezzo del biglietto e dello scontrino di controllo, e per l'indicazione, sul fondo, dell'anno 5° della XXIV Legislatura.

Per quanto riguarda la compilazione, validità e utilizzazione dei biglietti di che trattasi, nonchè le norme da seguire nei casi di irregolarità od abusi, si confermano le disposizioni contenute nell'ordine di servizio N. 19v (S) del 14 ottobre 1915 (bollettino ufficiale N. 41). Si rammenta in modo speciale che la validità dei biglietti serie B° e dei relativi buoni bagaglio emessi per il 4° anno della XXIV Legislatura scade alla mezzanotte del 25 del corrente mese.

Però il viaggiatore che, munito di biglietto serie B°, si trovi in viaggio dopo la mezzanotte del 25 andante o lo inizi non oltre detta ora ha solo il diritto di utilizzare il biglietto stesso fino alla stazione per la quale venne vidimato o per quella ove eventualmente il viaggiatore intenda di effettuare una fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22 *ed al personale gestioni.*

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Trasporto di persone - Azione della ferrovia contro il viaggiatore - Prescrizione.

L'azione dell'Amministrazione ferroviaria contro il viaggiatore, pel pagamento delle penalità di cui all'art. 12 *delle tariffe è soggetta alla prescrizione annale di cui all'art.* 146, *capoverso, delle tariffe stesse, ma a quella ordinaria commerciale prevista dall'art.* 917 *del Cod. di commercio.*

PRETURA DEL I° MAND. DI BARI — Sent. 4-9 luglio 1917 (*Est.* vice pretore avv. Calvani) — Ferrovie Stato c. Serino Romano Nicola (1).

FATTO.

Risulta dagli atti della causa che il cav. Nicola Serino Romano, sorpreso addì 26 ottobre 1910 mentre viaggiava sul treno n. 616 percorrente la tratta Roma-Sulmona col biglietto di abbonamento di prima classe n. 8365 già scaduto, venne dichiarato in contravvenzione epperciò invitato a mettersi in regola.

Il Serino versò l'importo del biglietto di viaggio dal luogo in cui erasi verificata la scadenza dell'abbonamento fino a Bari; e rifiutandosi di pagare la soprattassa di lire 45 dovuta a mente dell'art. 12 delle condizioni particolari per l'applicazione della tariffa di abbonamento, venne elevato a suo carico verbale di contravvenzione. Seguirono pratiche per l'esonero di detto paga-

(1) Questa sentenza proferita dal vice-pretore di Bari in sede di rinvio dalla Cassazione di Napoli, risolve in senso contrario a quello della predetta Cassazione, la cui sentenza è stata pubblicata nel Bollettino 1916, pag. 177, la questione della prescrizione delle azioni spettanti alla Ferrovia contro il viaggiatore.

mento, che rimasero infruttuose, di tal che l'Amministrazione delle ferrovie, non potendo ricuperare nelle vie bonarie l'accennata somma, con citazione del primo maggio 1913, ripetuta il dì sette stesso anno e mese, convenne per l'oggetto il Serino dinanzi il conciliatore di Gioia, che con sentenza 18 giugno, 3 luglio 1913 rigettò l'istanza attrice ritenendo maturata in favore del convenuto la prescrizione estintiva dei sei mesi in applicazione dell'art. 926 Cod. di commercio. Avverso questo pronunziato l'Amministrazione delle ferrovie, valendosi del disposto dell'art. 1° sub. 45 della legge 25 giugno 1909, n. 372, interpose appello, che venne accolto col pronunziato del pretore di Gioia del 21-22 gennaio 1914, con la conseguente condanna del Serino al pagamento delle cennate lire quarantacinque oltre alle spese del giudizio.

Denunziò al Supremo Collegio territoriale il condannato la sentenza pretoriale con ricorso del tre maggio 1914, e la Cassazione di Napoli con sentenza trenta marzo undici maggio millenovecentosedici, nel rigettare i primi tre motivi del ricorso, ritenendo che era stato ritualmente interposto il gravame dal capostazione di Gioia del Colle, e che detto gravame era ammessibile, perchè la sentenza appellata, giusta la disposizione di legge citata, era suscettibile di appello, accolse solamente il quarto motivo, riflettente l'estinzione dell'azione per prescrizione annale, e rinviò la causa al pretore del 1° Mandamento di Bari unicamente pel nuovo esame circa la questione della prescrizione con incarico di provvedere anche sulle spese di Cassazione.

A seguito di che, l'Amministrazione delle ferrovie, avendo interesse a veder risolta la questione, con atto del giorno 26 settembre 1916 convenne il Cav. Serino-Romano a comparire dinanzi questa Pretura all'udienza del nove ottobre successivo per sentire fare luogo alla revoca della sentenza 18 giugno, 3 luglio 1913 resa tra le parti dal conciliatore di Gioia del Colle, e nelle voci del primo giudice, condannare esso sig. Serino al pagamento in favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e per le causali esposte, della somma di lire quarantacinque con gli interessi commerciali dalla data dell'atto introduttivo della causa, nonchè delle spese e compensi di difesa per tutti i gradi del giudizio.

Chiamatasi la causa all'udienza del ventinove gennaio 1917, nel riportarsi le parti alle conclusioni su trascritte contenute in comparsa, la stessa venne assegnata a sentenza.

DIRITTO.

La critica sapientemente fatta dalla Cassazione di Napoli circa la mancanza assoluta nel nostro Codice di commercio di disposizioni speciali riguardanti i trasporti delle persone, ci induce a sperare che anche per queste azioni venga reso applicabile, in caso di una riforma, una prescrizione più breve. E bene ha fatto la Cassazione col suo potere supremo giurisdizionale incitare quasi col suo parere ad una necessaria modifica. Ma l'autorità di riformare le leggi non appartiene che al potere legislativo; e fin quando le norme di legge sono quelle che, per necessità di fissità e certezza, leggiamo, la loro efficacia non può essere distrutta o scemata perchè altrimenti si usurperebbe l'ufficio di legislatori.

La difesa del Serino implicitamente si sforza di sostenere il contrario; ma la sua interpretazione ha il duplice vizio di cercare nella legge una intenzione diversa da quella che sorge manifesta dal significato naturale delle parole, e di creare una regola senza ordine, basata su argomenti fallaci.

Non pare perciò al sottoscritto applicabile la prescrizione eccezionale dell'art. 926 codice di commercio al trasporto delle persone; perchè questo articolo, sebbene scritto in un titolo speciale, deve intendersi riferibile essenzialmente a quella parte del codice di commercio (Tit. XIII del lib. 1° e Tit. IV del lib. 2°) che si occupa del trasporto delle cose.

Si è osservato che le disposizioni contenute nel codice di commercio e nelle leggi speciali che si riferiscono al contratto di trasporto delle merci, vanno estese al contratto di trasporto delle persone, anche quando ciò non appaia dalla norma prescritta: ma la dimostrazione che al riguardo fa la difesa del Serino è stiracchiata, epperciò monca e confusa.

In effetti la rassomiglianza tra le due specie di trasporti di persone e di cose non esiste, non correndo piena ed integra parità

di ragioni, nè intrinseca connessione logica e organica tra i due trasporti.

Il fare così ricorso alle disposizioni dell'art. 3 sulle leggi in generale, equivarrebbe ad una violazione analogica, perchè in tanto si deve dire che una questione non si può decidere con una precisa disposizione di legge, in quanto la stessa non è contemplata nè dalla lettera, nè dallo spirito di alcun disposto legislativo; e nella specie vi è la disposizione generale dettata dall'articolo 917 codice di commercio che comprende le azioni occasionate dai trasporti di persone quando si versa in materia commerciale, o per ragioni obiettive (art. 3 n. 13) o subiettive (art. 4). Dunque per nulla sono applicabili le disposizioni sancite per il trasporto di merci al trasporto delle persone.

Questo ragionamento vale anche per dimostrare che il fare ricorso all'art. 146 delle tariffe, significa allontanarsi sempre più dalla sfera della volontà legislativa. L'art. 146 delle tariffe si riferisce unicamente ed esclusivamente al contratto di trasporto di cose, e mai a quello delle persone, e la ragione è evidente; è la stessa di quella per la quale l'art. 926 per necessità logica e giuridica, volle fare una eccezione per il trasporto delle cose.

E queste necessità si concentrano nella celerità con la quale debbono essere eseguite le operazioni commerciali delle quali forma parte essenziale il contratto di trasporto delle cose; mentre non è lo stesso per il trasporto delle persone pel quale, in caso di contestazioni, occorrono indagini lunghe e difficili per la mancanza assoluta di documenti e formalità che formano invece la base essenziale nel trasporto delle cose.

In conclusione: quando la legge stabilisce una norma che deroga ai principi generali, in tale ipotesi è legittimo di argomentare, che nei casi contemplati debbano invece applicarsi i principii generali contrari alla norma stessa, epperciò la prescrizione da applicarsi in materia di commercio è quella decennale, salvo le più brevi prescrizioni tassativamente determinate; e queste per l'art. 4, disposizioni preliminari, non mai possono estendersi oltre i casi per cui sono stabilite, trattandosi di disposizioni eccezionali e derogative per le quali non vale l'interpretazione analogica.

Che risolvendosi in conformità degli enunciati principii la

controversia circa la prescrizione, resta evidentemente assorbita la questione circa quella di sei mesi a tenore dell'art. 91 del Codice penale, che del resto è erroneamente invocato, tenuto conto che la infrazione all'art. 51 del Regolamento di polizia ferroviaria (R. D. 31 ottobre 1875, n. 1687) commessa dal Serino per aver viaggiato senza il relativo biglietto dopo la scadenza di quello di abbonamento, lo rendeva passibile di una azione penale, che d'altra parte non lo esimeva dall'obbligo di pagare la penalità stabilità dalle tariffe ferroviarie per l'inadempienza dall'obbligo di pagare il prezzo del viaggio.

Considerato pertanto che le lire quarantacinque richieste dall'Amministrazione ferroviaria sono dovute dal Serino a mente dell'art. 12 delle tariffe.

Considerato che le spese seguono la soccombenza, e giusta delegazione del Supremo collegio il compenso pel giudizio vertito dinanzi ad esso, può computarsi nella misura di lire cinquecento, tenuto conto della novità e gravità delle questioni trattate in modo esauriente e con lodevole zelo nelle elaborate e voluminose difese a stampa nonchè dell'esito del giudizio.

Considerato che anche in questa sede elaborate e voluminose furono le difese scritte, e l'Avvocatura delle ferrovie fu costretta a replicare, per cui si ravvisa giusto ed equo assegnare il compenso in Tribunale.

P. Q. M. — Il vice pretore suddetto, pronunciando con le funzioni commerciali in grado di rinvio dalla Cassazione territoriale sull'appello proposto con atto del 24 agosto 1913 dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato contro il sig. Nicola Serino Romano avverso la sentenza in data 11 giugno-3 luglio 1913 resa dal Conciliatore di Gioia, rejetta ogni altra istanza od eccezione, provvede come segue:

Accoglie detto gravame e di conseguenza annullando l'impugnata sentenza nelle veci del primo giudice, condanna il Serino ecc.

ANNO X - N. 43

25 OTTOBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, ottobre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 13 *settembre* 1917, *n.* 1591, *con cui è approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il* 1° *settembre* 1917, *con la Società per le strade ferrate del Mediterraneo, per transigere le vertenze circa i disavanzi delle casse pensioni, di soccorso e il trasferimento allo Stato di alcune linee ferroviarie* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Viste le leggi 29 marzo 1900, n. 101 e 9 luglio 1908, n. 418 relative ai provvedimenti per le pensioni e per il trattamento del personale delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con i ministri per i lavori pubblici e per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 1° settembre 1917 fra i ministri del tesoro, dei lavori pubblici, e dei trasporti marittimi e ferroviari, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il legale rappresentante della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per transigere le vertenze re-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 ottobre 1917, n. 243.

lative ai disavanzi delle Casse pensioni e di soccorso del personale ferroviario, e relative al trasferimento allo Stato, e per esso al Ministero dei trasporti, delle linee ferroviarie Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno e Varese-Porto Ceresio.

Art. 2.

Dal Consiglio di amministrazione delle ferrevie dello Stato sarà stabilito in quale dei ruoli del personale delle ferrovie medesime e con quale qualifica ciascun agente passato allo Stato, in base all'art. 8 della citata convenzione dovrà essere iscritto. Dal Consiglio sarà pure stabilito lo stipendio o la paga con la relativa decorrenza agli effetti dei successivi aumenti. Agli agenti sarà applicato il regolamento in vigore per il personale delle ferrovie dello Stato.

Il personale passato allo Stato continua ad essere iscritto alla Cassa nazionale di previdenza o alla Cassa propria.

Esso non ha diritto al trattamento di cui all'ultimo comma dell'art. 8 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

È lasciata facoltà agli agenti, che alla data del passaggio contano non più di 30 anni di età, di optare, entro il termine di tre mesi dalla data stessa, per l'scrizione al fondo pensioni del personale delle ferrovie dello Stato di cui al testo unico approvato col R. decreto 22 aprile 1909, n. 229.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a modificare nei modi di legge lo statuto della Cassa di previdenza per il personale della Società delle ferrovie secondarie romane proveniente dalla Società veneta, in quanto è necessario per il funzionamento in conseguenza del passaggio allo Stato.

I valori costituenti il fondo della Cassa predetta sono custoditi e gestiti gratuitamente dalla Cassa depositi e prestiti e gli effetti pubblici che li costituiscono sono esenti dalla tassa di custodia stabilita dall'art. 12 della legge 17 maggio 1863, n. 1270, modificato dall'art. 6 della legge 8 luglio 1897, n. 252.

Per l'esonero a motivo di età, e di anzianità di servizio, del personale iscritto alla Cassa di previdenza per il personale della Società delle ferrovie secondarie romane proveniente dalla Società veneta, valgono i limiti rispettivamente stabiliti dal testo unico per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato e dallo statuto della detta Cassa.

Art. 4.

I presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

BOSELLI — CARCANO — BONOMI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

REGNANDO SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

L'anno (1917) millenovecentodiciassette, addì 1° del mese di settembre in Roma, in una sala di questo Ministero del tesoro, si sono riuniti dinanzi a me cav. uff. dott. Gino Mancioli, capo sezione amministrativo, delegato a ricevere il presente atto con decreto ministeriale 31 agosto 1917 (allegato I).

DA UNA PARTE

Il cav. di gran. croce avvocato Paolo Carcano, ministro del tesoro;
Il prof. Ivanoe Bonomi, ministro dei lavori pubblici;
L'ing. Riccardo Bianchi, ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, per conto dell'Amministrazionle dello Stato,

E DALL'ALTRA

Il comm. ing. Luigi Barzanò, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, autorizzato a stipulare il presente atto dal Consiglio di amministazione della Società con deliberazione 28 febbraio 1917 (allegato II).

Le parti, così costituite, dichiarano di rinunciare alla presenza dei testimoni, giusta le facoltà concesse dal disposto dell'art. 48 della legge notarile 16 febbraio 1913, n. 89, ed hanno convenuto, convengono e stipulano quanto appresso:

PREMESSO

che con atto di citazione 28 giugno 1905 il Ministero dei lavori pubblici convenne la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo avanti al Collegio arbitrale costituito ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, perchè fosse giudicato essere la Società tenuta a rispondere, per i titoli e i motivi nella citazione stessa dedotti, del disavanzo verificatosi nella gestione delle Casse pensioni e di soccorso del personale ferroviario durante il ventennio di esercizio affidato alla Società e compreso tra il 1° luglio 1885 e il 30 giugno 1905;

Che nello svolgimento di tale giudizio, nel quale la Società resisteva alle istanze del Ministero, intervenne dapprima la sentenza 9 dicembre 1907 del Collegio arbitrale, la quale rigettò definitivamente le istanze governative in quanto riflettevano la pretesa responsabilità della Società per inadempienza contrattuale, di non avere cioè bene e fedelmente eseguiti gli obblighi ad essa imposti per far rispondere le casse di previdenza agli scopi della loro istituzione, e rigettò allo stato degli atti le istanze governative di pretesa responsabilità della Società per colpa extra contrattuale, riservando impregiudicati al Governo i diritti e le azioni che per questo titolo gli potessero competere; indi, su appello del Ministero, in ordine alla prima delle suindicate pronuncie, intervenne la sentenza 15 aprile-21 maggio 1910 della Corte di appello di Roma la quale, riformando quella dei primi giudici, ordinò una perizia per accertare se, avuto riguardo ai dati demografici esistenti e noti nel 1885, cioè all'epoca delle convenzioni ferroviarie, le parti contraenti versassero nella impossibilità di conoscere le condizioni necessarie per assicurare l'equilibrio delle Casse e di provvedere se i mezzi di cui avrebbero potuto disporre, ferma rimanendo la cifra di contributo della

Società nella misura del 5 % degli stipendi, e pur ritoccando nei limiti del possibile la misura delle ritenute e quella delle pensioni, non potevano bastare allo scopo; indi ancora, rigettato dalla Corte di cassazione di Roma, con sentenza 22 maggio-14 giugno 1911, il ricorso proposto dalla Società contro la sentenza della Corte di appello, esaurito l'incombente peritale da questa ordinato col deposito della loro relazione fatta dai signgori periti prof. ing. Cesare Saldini, prof. Rodolfo Benini e prof. Ulisse Gobbi in data 18 marzo 1912, e riassunta la causa con citazione 11 maggio 1912 a cura del Ministero dei lavori pubblici, intervenne altra sentenza della Corte di appello di Roma del 27 febbraio-26 marzo 1914, con la quale fu giudicato essere la Società tenuta a rispondere:

a) del disavanzo verificatosi durante il suo esercizio nella Cassa pensioni del suo personale, per avere ritardato l'elevazione delle ritenute dei compartecipanti dal tre al quattro e cinquanta per cento; per non avere elevato al 5 % le ritenute dei compartecipanti con stipendio superiore alle lire mille annue; per non avere prolungato fino al sessantesimo anno di età per gli agenti dei servizi sedentari, e fino al cinquantacinquesimo anno per quelli dei servizi attivi il collocamento a riposo su domanda, quando non concorresse la condizione di bene accertata invalidità; e per avere deviato dalla linea di quiescenza segnata dalla ragioneria centrale dell'Alta Italia;

b) del disavanzo avveratosi durante lo stesso esercizio nella Cassa di mutuo soccorso del suo personale, per avere largheggiato nei criteri riguardo al modo di intendere la invalidità degli agenti al servizio; rinviata la liquidazione di tali responsabilità al Collegio arbitrale di prima istanza; la quale sentenza fu tenuta ferma dalla Corte di cassazione di Roma con successiva sua del 9 marzo-24 aprile 1915;

Che nel frattempo il Ministero dei lavori pubblici aveva iniziato, con atto 28 settembre 1914, il giudizio di liquidazione avanti il Collegio arbitrale, e che in questa condizione si prospettò alle parti il quesito se non fosse di reciproca convenienza, anche per risparmio di spese giudiziali e di perizia, di concretare una liquidazione consensuale dell'ammontare del debito della Società verso lo Stato, sulle basi stabilite dagli intervenuti giudizi, provvedendosi nei modi e termini sanzionati dalla cosa giudicata, con temperamenti e mezzi di soddisfacimento di comune utilità e vantaggio;

Che le indagini e le trattative svoltesi al riguardo hanno dimostrato la possibilità di conseguire il preaccennato risultato, nel comune interesse delle parti, eliminando ogni contesa in ordine alla liquidazione delle responsabilità giudizialmente affermate a carico della Società, adottando i criteri seguiti nelle liquidazioni con le altre Società esercenti ed approvati dal Consiglio di Stato.

Che si è riconosciuta la reciproca convenienza di effettuare il parziale pagamento del debito liquidato con la cessione di alcune linee ferroviarie di compendio, in forma diretta o indiretta, del patrimonio della Società medesima;

Che le condizioni e le modalità tutte di tale accordo sono state fra le parti discusse e concretate;

Quindi è che, allo scopo di tradurre in atto regolare i surrichiamati accordi, le parti medesime sono addivenute alla stipulazione della presente convenzione, con la quale hanno convenuto quanto appresso:

1.

La premessa narrativa viene dalle parti confermata e dedotta a vera e formale dispositiva.

2.

L'ammontare dei disavanzi verificatisi durante il ventennio di gestione sociale nella Cassa pensioni e nella Cassa di soccorso, e dei quali la Società è stata condannata a rispondere dalla ricordata sentenza 27 febbraio-26 marzo 1914 della Corte di appello di Roma, resta consensualmente liquidato al 31 dicembre 1915 in lire 20 milioni, al netto dei crediti vantati dalla Società medesima per i maggiori contributi e le maggiori ritenute corrisposti alle dette casse, e per maggiori contributi versati all'Istituto di previdenza in applicazione dello statuto approvato con il R. decreto 31 gennaio 1901, n. 70; crediti che furono mantenuti impregiudicati con la prima parte del patto VII degli accordi 27 maggio 1905, confermati con le convenzioni 13 aprile e 17 giugno 1906, approvate mediante la legge 15 luglio 1906, n. 325, dei quali crediti la Società si dichiara completamente tacitata, e con rinunzia ad ogni pretesa per i danni dipendenti dalle soprattasse stabilite dalle leggi del 15 agosto 1897, n. 383, e 29 marzo 1900, n. 101, pure riservati con il detto patto VII.

Sulla detta somma di lire venti milioni sono dovuti gli interessi 3.65 % dal 1° gennaio 1916 al 31 dicembre 1917, in L. 1,460,000, sicchè il debito complessivo della Società è di L. 21,460,000.

A liberazione totale del suo debito per sorte e interessi la Società per le strade ferrate del Mediterraneo:

1° cede e trasferisce allo Stato, e per esso al Ministero dei trasporti le linee ferroviarie indicate nel successivo articolo con le condizioni e le modalità stabilite dal presente atto;

2° in relazione al trasferimento medesimo, dichiara di rinunciare come rinuncia a favore dello Stato alle sovvenzioni chilomeriche afferenti ad esse linee ferrovvviarie e contemplate nei relativi atti di concessione, e cioè con effetto dal 1° gennaio 1918;

3° dichiara di obbligarsi come si obbliga a pagare allo Stato dal 1° gennaio 1918 fino al 31 dicembre 1966 la somma annua di L. 225,582.93, oltre l'altra somma annua di L. 7,382.31 corrispondente alle sovvenzioni dovute dagli enti locali per la ferrovia Roma-Albano-Nettuno; sovvenzioni che la Società avrà diritto di riscuotere dagli enti stessi per proprio conto alle rispettive scadenze convenute.

Tali somme saranno trattenute dallo Stato sulle sovvenzioni che esso deve alla Società, giusta l'art. 9 della convenzione 21 giugno 1888, approvata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550 e precisamente sulla rata 20 dicembre d'ogni anno.

Lo Stato e per esso i ministri del tesoro, dei lavori pubblici e dei trasporti dichiarano di accettare la cessione, la rinuncia e il pagamento suaccennati, a saldo di ogni loro ragione e pretesa per le causali tutte sovraindicate.

Di conseguenza essi dichiarano e riconoscono che con i detti cessione, rinuncia e pagamento la Società rimane liberata definitivamente da ogni obbligo e responsabilità verso lo Stato per quanto sopra, restando in tal modo troncata e definita la causa menzionata nelle premesse di questo atto, ed eliminata la prosecuzione del giudizio di liquidazione avanti il Collegio arbitrale; il tutto con reciproca assolutoria delle parti da ogni conseguente e correlativa istanza ed eccezione, e con la piena vicendevole compensazione delle spese di lite, nel senso che ciascuna di esse sopporti le proprie e nessuna possa chiedere totale o parziale rimborso all'altra.

3.

Le linee ferrovviarie di compendio del patrimonio della Società delle strade ferrate del Mediterraneo, delle quali questa fa cessione allo Stato, ai sensi e per gli effetti del precedente art. 2, sono le seguenti:

a) la linea ferroviaria a scartamento ordinario da Roma a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, assunta in concessione per la costruzione e l'esercizio dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo con la convenzione 20 aprile 1889, approvata con R. decreto 28 aprile 1889, n. 6066, e col prolungamento che unisce la stazione di Porta Cavalleggeri a quella di Trastevere, in Roma, assunto in costruzione ed esercizio dalla stessa Società con la convenzione addizionale 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto 24 dicembre 1891, n. 736; linea della complessiva lunghezza di chilometri 97 circa, e aperta all'esercizio il 28 aprile 1894;

b) la linea ferroviaria a scartamento ordinario da Varese a Porto Ceresio, assunta in concessione per la costruzione ed esercizio dalla Società stessa, con la convenzione 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto 24 dicembre 1891, n. 760, linea della complessiva lunghezza di chilometri 15 circa, e aperta all'esercizio il 19 luglio 1894;

c) la linea ferroviaria a scartamento ordinario da Roma ad Albano, stata concessa alla Società delle secondarie romane con la convenzione 8 dicembre 1887, approvata con R. decreto 18 dicembre 1887, n. 5143; e la linea da Albano per Porto d'Anzio-Nettuno concessa a quest'ultima Società con la convenzione 16 novembre 1881, approvata con R. decreto 27 novembre 1881, n. 554, linee della complessiva lunghezza di circa 62 chilometri, ed aperte all'esercizio rispettivamente il 1° giugno 1890 e il 26 marzo 1884 di spettanza ambedue della Società delle secondarie romane; le quali vengono dalla So-

cietà per le strade ferrate del Mediterraneo cedute allo Stato in conformità dell'art. 59 del Codice di commercio e in relazione a quanto è stabilito dall'art. 12 del presente atto.

Le modalità, condizioni e limitazioni della cessione di dette attività sono disciplinate negli articoli che seguono.

4.

La cessione di cui al precedente articolo comprende: l'intiero corpo stradale delle linee stesse, con le annesse opere d'arte, fabbricati, massicciate, armamento, meccanismi, condutture elettriche in genere, apparati centrali; e, per la linea Varese-Porto Ceresio anche gl'impianti di blocco e trazione elettrica, nonchè la sottostazione rotante di Bisuschio coi relativi macchinari; il materiale rotabile in circolazione sulle linee e nelle stazioni ed in servizio cumulativo, compreso il materiale che si trovasse, all'atto della consegna, in riparazione presso officine sociali o di terzi; e il materiale d'esercizio adibito alle linee medesime.

Per materiale d'esercizio s'intende quello stesso specificato al punto 2 dell'allegato *C*) al capitolato annesso alla convenzione 27 aprile 1885, e cioè: le grue mobili, i copertoni, i meccanismi, gli attrezzi e gli utensili delle officine, i meccanismi, gli attrezzi e gli utensili della via, i meccanismi, gli attrezzi e gli utensili delle stazioni; il mobilio delle stazioni; gli apparecchi fissi e mobili per l'illuminazione; gli apparati telegrafici ed elettrici in genere e gli orologi.

Sono per contro esclusi dalla cessione gli approvvigionamenti relativi all'esercizio, di cui la Società disponesse all'atto della consegna, quali: le rotaie, le traverse, il materiale minuto d'armamento, i combustibili e le altre scorte di magazzino in genere. Lo Stato avrà tuttavia il diritto, facendone la dichiarazione, all'atto della consegna delle linee, di rilevare in tutto o in parte il detto materiale a prezzi correnti di mercato della giornata; e il relativo importo sarà da esso pagato alla Società entro tre mesi dalla consegna.

Da ultimo naturalmente sono esclusi dalla cessione il numerario di cassa che si troverà nelle stazioni o presso la Direzione: le somme e i titoli costituenti depositi di spettanza della Società. I depositi effettuati da terzi, relativi alle linee cedute, verranno consegnati allo Stato, che subentrerà nei diritti e negli oneri della Società.

5.

Le linee formanti oggetto della cessione di cui ai due precedenti articoli, con i loro annessi ed accessori ivi indicati, saranno rispettivamente cedute e rilevate nello stato di esercizio in cui si troveranno all'atto della consegna, essendo per patto espresso escluso ogni obbligo da parte della So-

cietà cedente di provvedere a modificazioni o miglioramenti di qualsiasi natura.

Per quanto riguarda il materiale rotabile che, all'atto della consegna, si trovasse in riparazione presso officine sociali o di terzi (e che pure, ai sensi del precedente articolo 4, è compreso nella cessione), le spese ancora da pagare delle riparazioni in corso dovranno essere assunte e pagate dallo Stato.

6

Per il periodo decorrente dalla firma della presente convenzione fino alla consegna alle strade ferrate Stato delle linee cedute, la Società del Mediterraneo dovrà dimostrare di avere speso in complesso per manutenzione della via e del materiale rotabile delle linee medesime somme non inferiori alle medie erogate per gli stessi titoli nei corrispondenti periodi del triennio precedente, e verserà alla cassa delle ferrovie Stato la eventuale differenza in meno.

7.

Per effetto della cessione delle linee di cu ai precedenti articoli 3, 4 e 5, lo Stato subentrerà alla Società nei contratti risultanti dai titoli dei quali verrà, prima della consegna delle linee, rimesso dalla Società particolareggiato elenco, e nei rapporti attivi e passivi della Società stessa relativi alla proprietà e all'esercizio di dette linee quali sussistano all'atto del trasferimento. Ogni debito e passività risultante e derivante da atti, patti e fatti anteriori alla consegna delle linee e così, ad esempio, le imposte e tasse, le indennità a persone od ai loro eredi per lesioni alle persone od alle cose relativamente ad epoche anteriori alla cessione, saranno a carico della Società cedente.

La Società per le strade ferrate del Mediterraneo dichiara che la Società Varesina per imprese elettriche, attuale fornitrice dell'energia impiegata sulla linea Varese-Porto Ceresio per la trazione, la illuminazione ed il riscaldamento ed attuale esercente la sottostazione di Bisuschio continuerà tale fornitura ed esercizio della sottostazione verso le ferrovie Stato alle condizioni ora vigenti, finchè le ferrovie Stato non provvedano altrimenti. In questo caso le ferrovie Stato si impegnano a dare un preavviso di disdetta di sei mesi alla Società Varesina.

La Società per le strade ferrate del Mediterraneo si impegna, se richiesta dall'Amministrazione dei trasporti marittimi e ferroviari di esibire la deliberazione del Consiglio d'amministrazione della Società Varesina recante l'obbligo e le condizioni della fornitura dell'energia elettrica da impiegare per la linea suddetta.

8.

Lo Stato assumerà alla propria dipendenza, a far tempo dalla data del trasferimento, il personale stabile, in prova, ed avventizio in servizio con-

2

tinuativo (compreso quello attualmente sotto le armi) contemplato dai regolamenti approvati in esecuzione della legge 14 luglio 1912, n. 835, che al 30 giugno 1917 si trovi in servizio per l'esercizio delle linee sopraindicate, eccetto il personale assunto a condizioni speciali, e salvo il disposto dell'alinea seguente:

Sono esclusi dal passaggio gli agenti aventi qualifica che, a giudizio del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, è assimilabile al grado superiore al 9° della tabella graduale organica delle ferrovie stesse, a meno che accettino una qualifica di grado inferiore all'8°. Sono pure esclusi gli agenti resisi dimissionari, esonerati dal servizio o destituiti dalle Società già esercenti le Reti adriatica, mediterranea e sicula e dalle ferrovie dello Stato.

La Società del Mediterraneo consegnerà allo Stato il capitale costituente il fondo della « Cassa di previdenza per il personale della Società delle ferrovie secondarie romane proveniente dalla Società veneta » quale deve essere per gli inscritti che passano allo Stato alla data del trasferimento, a norma dello statuto approvato a' termini di legge o che eventuamente debba ancora essere approvato in dipendenza della applicazione della citata legge 14 luglio 1912.

Consegnerà pure i conti individuali dei detti agenti inscritti aggiornati alla data del trasferimento, nonchè tutti i fogli matricolari e gli atti esistenti presso la Società del Mediterraneo e presso la Direzione dell'esercizio delle ferrovie secondarie romane e della linea Roma-Viterbo afferenti al personale passato allo Stato. Rimangono a carico della Società gli eventuali oneri relativi alla gestione ed al funzionamento della Cassa propria di previdenza per il periodo anteriore al passaggio allo Stato.

Rimangono pure a carico della Società gli eventuali oneri in dipendenza dall'applicazione dei regolamenti approvati dal Ministero dei lavori pubblici in esecuzione della citata legge 14 luglio 1912 compreso il trattamento di previdenza, anche per gli anziani, fino alla data del trasferimento. La Società a questo riguardo dichiara che essa intende adempiere all'art. 6 del decreto Ministeriale dei lavori pubblici 6 novembre 1914 provvedendo al versamento del contributo a' termini della legge e del suo regolamento.

9.

Ogni contestazione o pretesa e riserva di rimborsi, compensi o indennizzi, che prima d'ora le parti abbiano vicendevolmente avanzate in relazione all'esercizio delle linee ferroviarie di cui sopra, s'intendono e si dichiarano reciprocamente rinunciate, salva la liquidazione delle attività e passività risultanti da convenzioni in corso con le ferrovie dello Stato che si intenderanno applicabili fino al giorno della consegna delle linee anche se eventualmente scadute.

10.

La cessione delle linee di cui sopra, avrà effetto, per tutte le conseguenze attive e passive, col 1° gennaio 1918 e da tale data le ferrovie dello Stato ne assumeranno direttamente l'esercizio.

Di conseguenza i trasporti di merci in servizio interno in corso alla mezzanotte del 31 dicembre 1917, saranno compiuti successivamente dalle ferrovie dello Stato coi propri treni. Le tasse dei trasporti stessi saranno trattenute dalla Società se in porto affrancato e andranno a favore dello Stato se in porto assegnato.

Per i trasporti di servizio cumulativi in corso alla stessa epoca, le tasse relative a percorso sulle linee formanti oggetto della cessione saranno attribuite alla Società limitatamente alle affrancate per le spedizioni in partenza dalle linee stesse, alle assegnate per le spedizioni in partenza dalle ferrovie Stato indipendentemente dai treni di partenza e di arrivo, come saranno trattenute dallo Stato le tasse incassate dalle proprie stazioni interne per i trasporti in affrancato in partenza da esse, e per quelli in assegnato in arrivo. Le rimanenze delle gestioni della Società o di quelle comuni funzionanti come sociali saranno assunte e liquidate dalle ferrovie di Stato, che però accrediteranno la Società del numerario in cassa e degli stampati in vendita.

11.

La Società rimetterà allo Stato in originale od in copia autentica tutti i documenti che riguardino la proprietà delle linee e consegnerà pure tutti gli atti relativi all'esercizio.

Indipendentemente da tale consegna la Società garantisce la piena e libera proprietà degli immobili costituenti la sede delle dette linee e delle loro dipendenze e dovrà quindi tenere sollevato ed indenne lo Stato da qualsiasi questione che al riguardo venisse mossa dai precedenti proprietari o da terzi.

12.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo è autorizzata ad acquistare da quella delle secondarie romane, autorizzata così anche essa alla cessione, le linee indicate all'art. 3 sotto *c*) con tutte le pattuizioni occorrenti per soddisfare alla cessione già stipulata come sopra dalla Società Mediterranea stessa allo Stato, l'atto originale di acquisto o copia autentica del medesimo sarà dalla Mediterranea consegnata allo Stato.

13.

Tutti i biglietti di libera circolazione o di un solo viaggio gratuiti od a riduzione emessi dalla Società mediterranea o dalle secondarie romane per

le linee oggetto del presente atto, saranno tenuti validi fino alla loro scadenza.

E così dicasi per i biglietti rilasciati dalle ferrovie di Stato a titolo di scambio per gli amministratori ed il personale delle predette Società. Lo scambio relativo alle due linee che si cedono dalla Mediterranea si considererà continuato, limitatamente ai biglietti di libera circolazione per un decennio, in dipendenza di che la Società conserverà l'attuale disponibilità per un percorso sulle ferrovie di Stato.

Gli amministratori e sindaci della Società Mediterranea e secondarie romane conserveranno per un decennio *ad personam* la libera circolazione sulle linee cedute con la presente convenzione.

Lo Stato subentra per l'art. 7 nell'obbligo del rilascio dei biglietti inerenti ai contratti e rapporti in esso indicati.

A togliere qualsiasi dubbio d'interpretazione circa la prima parte dell'art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 406, viene chiarito che il trattamento concesso con tale disposizione agli agenti della Società Mediterranea, rimasti alla sua dipendenza dopo il 30 giugno 1905 è uguale al trattamento ivi ammesso per gli agenti rimasti alla stessa data presso la Società delle ferrovie Meridionali.

14.

Il presente atto e quello indicato all'art. 12 verranno assoggettati alla tassa fissa di registro di L. 2.70, esclusa ogni diversa e maggiore tassazione per la stipulazione e la esecuzione di qualsivoglia delle pattuizioni e clausole in esso contenute.

15.

La presente convenzione, già approvata, per quanto riguarda la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, da parte del suo Consiglio d'amministrazione, è subordinata, per quanto riguarda lo Stato, all'approvazione per legge.

Il ministro del tesoro: CARCANO.

Il ministro dei lavori pubblici: BONOMI.

Il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari: R. BIANCHI.

Il direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo: L. BALZANÒ.

Il capo sezione delegato al contratto: G. MANCIOLI.

Ordine di servizio N. 135. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Imola-Fontana Elice e Cancello-Benevento.

In seguito a comunicazioni pervenute dalle ferrovie sopra indicate, si avverte che per i trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie stesse avranno effetto, a partire dal 29 ottobre 1917, gli aumenti e le modificazioni di tariffa seguenti.

a) *Ferrovia Imola - Fontana Elice.* — Le quote di correzione, di cui al comma *b*) del punto 3° dell'ordine di servizio n. 124-1917, sono così modificate:

per la grande velocità	35 %
per la piccola velocità	35 %
per la piccola velocità accelerata	30 %

I prezzi delle tariffe speciali n. 1 e 11 g. v., indicati nel punto stesso, sono modificati in L. 0,75 per le spedizioni fino a kg. 10 e in L. 1,00 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 kg.

Sono inoltre stabilite le soprattasse di transito di cui l'allegato al presente ordine di servizio, sulle quali non devono essere computate le quote di correzione anzidette.

b) *Ferrovia Cancello - Benevento.* — Il terzo capoverso del comma *d*) della parte II dell'ordine di servizio n. 121-1917 è sostituito dal seguente:

« Tutti i trasporti a piccola velocità, qualunque sia la tariffa applicata, con o senza vincolo di peso, percorrenti fino a 26 km. inclusi, devono essere tassati in base alla distanza di km. 27, senza più computare la soprattassa dell'articolo 68-bis. Questa disposizione non vale per le spedizioni effettuate in base al regolamento per i trasporti militari ed al volume delle concessioni speciali ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 135-1917.

Soprattasse di transito da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Imola-Fontana Elice.

Merci e derrate a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria.

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	L.	0.50
Minimo per spedizione	»	0.10

Bestiame.

Per ogni capo di 1ª e 2ª classe	L.	0.50
» » di 3ª e 4ª classe	»	0.30
» » di 5ª classe	»	0.20
Minimo per spedizione	»	2.—

Veicoli.

Per ogni veicolo	L.	0.50
Minimo per spedizione	»	2.—

Feretri.

Per ogni spedizione	L.	2.—

Avvertenza.

L'applicazione della soprattassa deve essere fatta a parte con arrotondamento di 5 in 5 centesimi ed in base al peso reale.

Ordine di servizio N. 136. (M. C.).

Cambiamento di nome della stazione di Sezzè.

A datare dal 1° novembre 1917, la stazione di Sezzè, della linea Alessandria-Acqui-Savona, assumerà la nuova denominazione di *Sezzadio*.

Di conseguenza nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), si dovrà, alle pagine 57 e 75 (tabella 31), cambiare il nome della stazione di Sezzè in *Sezzadio*.

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 137. (M.).

Servizio merci a Rispescia.

Il raddoppio *Rispescia,* sulla linea Roma-Grosseto, è stato abilitato al servizio merci a P. V. O., limitatamente ai trasporti a carro completo, sia in arrivo che in partenza, per conto della *Società delle Miniere Carbonifere del Baccinello,* alle condizioni di cui l'avvertenza C a pag. 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato, edizione giugno 1914 », senza bisogno di preventiva autorizzazione.

Di conseguenza nel Prontuario anzidetto, a pag. 49, di fronte al nome di *Rispescia,* nella colonna 10, si dovrà esporre la lettera O col richiamo (14), riportando a piè di pagina la seguente annotazione:

(14) Limitatamente ai trasporti a carro completo, sia in arrivo che in partenza, per conto della « Società delle Miniere Carbonifere del Baccinello » alle condizioni di cui l'avvertenza C a pag. 5 senza bisogno di preventiva autorizzazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 138. (C.).

Tassazione della pula di riso.

Con effetto dal 1° novembre 1917, nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità (parte III delle tariffe e condizioni pei trasporti — edizione 1° luglio 1916) siano introdotte le modificazioni e le aggiunte seguenti:

la voce «*farinaccio di riso*» è sostituita con quella «*farinaccio e pula o pulino di riso*», ferma restando la classificazione attuale, e la nota posta alla detta voce è così modificata:

«*La pula o pulino si ottiene dalla imbiancatura, il farinaccio dalla brillatura del riso. Sono due farine più o meno morbide ed untuose al tatto, che fanno pasta con l'acqua. Non sono da confondere con la lolla macinata, che è ruvida al tatto e non fa pasta con l'acqua*»;

la voce «*lolla anche macinata* (*prima veste del riso e di altri cereali*) — vedi *Mondiglie*» e la relativa nota sono modificate come segue:

«*Lolla*:

a) *di riso, anche macinata* (*prima veste del cereale*), classificazione: continentale 6, 123-D; interna sicula 6.

La lolla (*detta anche pulone*) *del riso, macinata, è ruvida al tatto e non fa pasta con l'acqua. Non è da confondere con la*

pula o pulino e col farinaccio di riso, due farine più o meno morbide ed untuose al tatto, che fanno pasta con l'acqua;

b) *di altri cereali*, classificazione: continentale 6, 123-D; interna sicula 6 »;

è aggiunta la voce « *Pula o pulino di riso* — vedi *Farinaccio* ».

In conseguenza di quanto precede, nelle tariffe speciale 101, locale 238, eccezionale 1051 ed interna sicula 401-A la voce « *farinaccio di riso* » va sostituita con quella « *farinaccio e pula o pulino di riso* » e nella tariffa speciale 123-D è da aggiungere la voce:

« *Lolla*:

a) *di riso, anche macinata* (*prima veste del cereale*);
b) *di altri cereali* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 73. (R.).

Circolazione monetaria.

In applicazione del disposto dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale, n. 1550, del 1° ottobre corrente, col giorno 21 novembre p. v. dovrà cessare completamente, da parte di tutte le Casse, le stazioni e gli uffici della rete, l'accettazione agli sportelli delle monete divisionarie d'argento di conio nazionale da lire 2, da 1 lira e da 50 centesimi; e dal successivo giorno 26 novembre non potranno più essere comprese nei gruppi versamenti inviati alle Casse Compartimentali.

Le indicate monete saranno sostituite coi buoni di cassa da 1 lira e da 2 lire, la cui emissione fu autorizzata col decreto 1° aprile 1917, n. 495.

Circolare N. 74. (C.).

Viaggi di licenza degli operai borghesi reclutati per lavori in zona di guerra.

A partire dal 15 ottobre 1917, i viaggi per licenza degli operai reclutati per lavori in zona di guerra, hanno luogo sulle linee delle ferrovie dello Stato ed in servizio cumulativo colle Società: Veneta, Alta Valtellina (linea Sondrio-Tirano) e Nazionale di ferrovie e tramvie (linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo) senza riscossione di tasse, verso semplice presentazione, da parte di ciascun operaio, alla stazione di partenza, tanto nell'andata quanto nel ritorno, di apposito «foglio di licenza», mod. I, stampato su carta bianca, attraversata da banda verde, entro la quale spicca in bianco la parola OPERAI.

Le stazioni dovranno accertarsi che ogni operaio sia in possesso del prescritto passaporto per l'interno e si limiteranno quindi ad apporre nell'apposito spazio del foglio di viaggio il bollo con timbro a compostore, riconsegnandolo all'operaio, senza rilasciare alcun biglietto.

Pei viaggi di ritorno le stazioni dovranno inoltre accertarsi che il foglio di viaggio non sia scaduto di validità.

Nessuna scritturazione occorre sia fatta per questi viaggi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusioni dalle gare.

Con decreto 11 agosto e 27 settembre 1917 del ministro della marina, sono state escluse dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni rispettivamente le ditte ing. Santi Marcellino fu Salomone di Genova, con studio tecnico navale industriale, e Francesco Cesario fu Gaetano di Salerno, fornitrice di mattoni refrattari.

Con decreto 1° ottobre 1917 del ministro della marina, la ditta Vitangelo Mongelli e Figlio — Officine meccaniche di precisione e costruzioni in ferro, — di Taranto, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni.

Con decreto 1° ottobre 1917, n. 520 del ministro della guerra, sono state escluse dal fare offerte, per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni le ditte seguenti:

1° — Maccanti Gemmi di Luigi, pellaiolo, residente a Pelaia (Pisa).

2° — Chiesi Giuseppe di Gaetano, calzolaio, residente a Scarperia.

3° — Azzini Emilio di Tommaso, calzolaio, residente a Scarperia.

4° — Cerbaio Pietro fu Gaetano, calzolaio, residente a Borgo S. Lorenzo.

5° — Taiti Arquinto di Pietro, calzolaio, residente a Borgo S. Lorenzo.

6° — Toccafondi Guido fu Ernesto, calzolaio, residente a Borgo S. Lorenzo.

7° — Salvacchini Pietro fu Giuseppe, calzolaio, residente a Borgo S. Lorenzo.

8° — Demeglio Domenico fu Pietro, residente alla Maddalena, rappresentante l'Impresa forniture foraggi.

9° — Russo Raimondo fu Salvatore, rapresentante di commercio, domiciliato a Napoli.

10° — Sabatini Jacopo di Emilio, fabbricante di oggetti di legno, residente a Ripedi (Pistoia).

11° — Mazzucco Maurizio di Candido, tagliapietre, residente a Castellavazzo.

12° — Cipriano Icilio, commerciante, residente a Firenze.

13° — Cecignano Ugo, commerciante, residente a Firenze.

14° — De Faveau Alberto di Alessandro, commerciante, residente a Firenze.

15° — Martinini Edgardo fu Vincenzo, commerciante residente a Firenze.

16° — Zocchi Guglielmo di Giovanni, commerciante, residente a Firenze.

17° — Moretti Giuseppe di Pietro, commerciante, residente a Firenze.

18° — Volontè Pietro di Giuseppe, calzolaio, residente a Milano.

19° — Raimondi Giuseppe di Mauro, calzolaio, residente a Cirimido.

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 9v. (M.).

Attivazione dell'orario generale 1° novembre 1917.

Col giorno 1° novembre 1917 andrà in vigore sulla rete, ad eccezione delle linee del Compartimento di Venezia, sulle quali non si avranno che modificazioni parziali, un nuovo orario generale dei treni. Vengono con esso regolarizzati i numerosi treni speciali, sia viaggiatori che merci, attivatisi su diverse linee dopo il 20 marzo 1917, data di pubblicazione dell'ultimo orario generale, in dipendenza specialmente delle soppressioni effettuatesi in seguito in tempi diversi. Dei treni rimasti in vigore molti furono opportunamente spostati e collegati, in modo da ristabilire comunicazioni continuative, la cui mancanza aveva creato un effettivo sensibile disagio pel pubblico. Venne poi allargata la percorrenza di parecchi treni, specialmente sulle linee a debole traffico perchè riuscisse possibile assegnare ai treni viaggiatori tutto o quasi tutto il servizio merci, sopprimendo corrispondentemente sulle linee stesse i treni merci ordinari.

Le principali modificazioni che avvengono col nuovo orario sono le seguenti:

— attivazione di nuove comunicazioni continuative mediante treni accelerati o parzialmente diretti sulla linea Torino-Genova-Roma, aventi lo scopo di sollevare il gravoso servizio di 3ª classe dei treni diretti, ed anche quello di stabilire migliori comunicazioni dall'Alta Italia per Taranto e Brindisi; tali nuove comunicazioni saranno costituite dal treno accelerato 1003 Torino-Roma (sostituirà fra Torino e Genova l'attuale 1013, e fra Genova e Pisa l'attuale 1611) e dal treno 14 Roma-Genova (accelerato da Roma a Civitavecchia diretto da Civitavecchia a Pisa, accelerato

da Pisa a Genova, in sostituzione su questa seconda tratta dell'attuale 1604);

— attivazione di migliori comunicazioni continuative nei due sensi fra Torino ed Udine, in relazione anche colle comunicazioni fra Torino e la Francia; ciò verrà ottenuto nel senso da Torino ad Udine coll'accelerare la marcia del diretto notturno 93 (nuovo 95) fra Milano e Venezia, il quale verrà in tal modo a prendere a Mestre la coincidenza col treno 1518 per Udine, in luogo di quella del 46, ed in senso inverso assegnando il servizio viaggiatori da Udine a Mestre alla tradotta militare R. 1, in partenza da Udine alle 18.30 col facoltativo 8863 e mettendo questo treno a Mestre in coincidenza con un treno accelerato per Milano (treni 8463-7612-1422) donde proseguirà per Torino coll'attuale accelerato 1044, posticipato di circa un'ora. In tal modo verrà ad essere separato sulla linea Udine-Mestre il servizio viaggiatori da e per la linea di Milano e Torino da quello analogo per la linea di Bologna e Roma, servito specialmente dai direttissimi 45 e 46;

— ripristino della comunicazione diretta Roma-Firenze-Bologna-Milano costituita dal treno diretto 26, il quale verrà fissato in partenza da Roma alle 17.5 con arrivo a Milano alle 8.45, con fermata in tutte le stazioni sulle tratte Orte-Chiusi e Parma-Milano; sostituisce tra Firenze e Bologna l'attuale accelerato 1586;

— ripristino della comunicazione continuativa da Milano fino a Roma col treno accelerato 1591, sostituendo fra Bologna e Firenze l'attuale treno 31;

— acceleramento delle comunicazioni dirette Roma-Palermo e Roma-Siracusa a mezzo dei treni 101, 102, 121 e 122 mediante acceleramento di percorso sulla linea Battipaglia-Reggio e soppressione di parecchie fermate ai treni 121 e 122 sul percorso Patti-Palermo, assegnando in compenso il servizio locale su quest'ultima tratta ad una coppia di treni militari.

Servizi di 3ª classe con treni direttissimi e diretti.

Col nuovo orario faranno servizio di 3ª classe i treni direttissimi seguenti:

2 *Roma-Torino;*
21 *Milano-Bologna;*
36 *Bologna-Milano;*
45 *Udine-Venezia;*
82 *Milano-Torino;*
83 *Torino-Milano;*
86 *Milano-Torino;*
92 *Venezia-Milano;*
101 *Paola-Reggio Calabria;*
102 *Reggio Calabria-Paola;*
111 *Roma-Napoli.*

Tutti i treni classificati diretti faranno anche servizio di 3ª classe.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° novembre, si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 ottobre non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che per orario o per prevedibile ritardo non possono giungere a destinazione, o terminare la corsa in una stazione capolinea, prima della mezzanotte.

L'effettuazione di ogni treno straordinario nella notte dal 31 ottobre al 1° novembre sarà subordinata alle disposizioni che le Divisioni Movimento riterranno opportune di impartire per regolare la circolazione dei treni.

Sarà cura delle Divisioni stesse impartire tutte le disposizioni riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori non indicati, il cui orario per rispetto al servizio viaggiatori non cambia, oppure non subisce che lievissime variazioni. Dovranno poi diramare le occorrenti disposizioni di dettaglio per attivare quelle di cui appresso, e che riguardano i treni viaggianti per orario alla mezzanotte dal 31 ottobre al 1° novembre.

Linea *Milano-Verona-Venezia.*

Il treno diretto 93 (nuovo 95) assumerà il nuovo numero ed il nuovo orario in partenza da Milano C.

Il treno 1436 del nuovo orario avrà origine nella notte dal 31 ottobre al 1° novembre da Verona P. V. in prosecuzione del 1434. Il treno 1436 del cessante orario avrà invece ancora luogo soltanto da Venezia fino a Padova, donde proseguirà per Verona come treno 7612 del nuovo orario.

Linea *Ventimiglia-Genova.*

Il treno 132 assumerà il nuovo orario in partenza da Andora.

Linea *Genova-Spezia-Pisa.*

Il treno diretto 5 assumerà il nuovo orario in partenza da Avenza.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Nervi.

L'accelerato 1019 assumerà il nuovo orario in partenza da Genova P. P.

L'accelerato 1012 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

Linea *Avenza-Carrara.*

Il treno 2956 Avenza-Carrara del cessante orario non avrà luogo la sera del 31 ottobre, attivandosi in sua vece fin dal 1° novembre il treno 2940 del nuovo orario.

Linea *Pisa-Grosseto-Roma.*

Il nuovo accelerato 1003 avrà luogo fin dalla sera del 31 ottobre in partenza da Livorno, attendendo l'arrivo del treno 1652

da Firenze. Fra Livorno e Grosseto esso viaggerà come speciale.

L'accelerato TV 1692 (Roma-Pisa) viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Il treno 14 del nuovo orario non avrà luogo fra Roma e Pisa nella notte dal 31 ottobre al 1° novembre, venendo quindi effettuato per la prima volta su questa linea nella notte dal 1° al 2 novembre

Il direttissimo 6 assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 10 assumerà il nuovo orario in partenza da Civitavecchia.

Linea *Bologna-Pistoia-Firenze.*

Fin dalla sera del 31 ottobre l'accelerato 1586 del cessante orario sarà sostituito in partenza da Firenze dal diretto 26 del nuovo orario, il quale viaggerà come speciale tra Firenze e Pistoia.

Linea *Castellammare Adriatico-Roma.*

Il diretto 616 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

Linea *Bologna-Rimini-Ancona.*

Il diretto 54 assumerà il nuovo orario in partenza da Rimini.

Linea *Ancona-Foggia.*

Il diretto 57 assumerà il nuovo orario in partenza da Loreto.
Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Vasto.

Linea *Foggia-Napoli.*

Il treno 3537 viaggerà regolato dal nuovo orario fin dalla partenza da Foggia.

Linea *Roma-Napoli.*

Il direttissimo 101 assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta.

L'accelerato 1809 assumerà il nuovo orario in partenza da Montecompatri.

L'accelerato 1810 assumerà il nuovo orario in partenza da Cancello.

Linea *Napoli-Potenza-Brindisi.*

L'accelerato 1909 assumerà il nuovo orario in partenza da Metaponto

L'accelerato 1908 assumerà il nuovo orario in partenza da Salerno.

Linea *Battipaglia-Reggio C.*

L'accelerato 1935 assumerà il nuovo orario in partenza da Scilla.

Il treno 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il direttissimo 102 assumerà il nuovo orario in partenza da Castelnuovo Vallo.

Il treno 104 assumerà il nuovo orario in partenza da Paola.

Linea *Catania-S. Caterina Xirbi-Palermo.*

Il treno 3845 Catania-S. Caterina viaggerà ancora regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Linea *S. Caterina Xirbi-Porto Empedocle.*

Il treno 3927 S. Caterina-Caltanissetta del cessante orario avrà ancora luogo nella notte dal 31 ottobre al 1° novembre, venendo quindi effettuato il treno 3929 del nuovo orario per la prima volta nella notte dal 1° al 2 novembre.

Pel proseguimento alla mezzanotte dal 31 ottobre al 1° novembre delle *tradotte licenze* in viaggio, verranno impartite in tempo utile dalla Direzione trasporti le occorrenti disposizioni colla diramazione di un apposito ordine di movimento mod. M-76.

Pel proseguimento invece delle *tradotte rifornimento* per l'Esercito e delle *condotte merci,* alla detta mezzanotte, verrà direttamente provveduto a cura delle Divisioni Movimento interessate.

AMMISSIONE NEI TRENI DIRETTISSIMI DEI VIAGGIATORI MUNITI DI BIGLIETTI GRATUITI SERIE B DI 2ª *e* 3ª CLASSE.

I viaggiatori muniti di biglietti gratuiti *Serie B di 2ª e 3ª classe* sono ammessi, alle stesse condizioni di percorrenza stabilite pei viaggiatori con biglietto ordinario anche nei treni direttissimi colle seguenti eccezioni:

— I viaggiatori muniti di biglietti *Serie B di 2ª classe* (nonchè di quelli di 3ª *classe* resi validi per la 2ª, tanto gratuitamente quanto verso pagamento della differenza di prezzo) sono esclusi dai treni

6 fra Roma e Torino;
35 fra Milano e Roma;
36 fra Roma e Milano.

— I viaggiatori muniti di biglietti *serie B di 3ª classe* sono esclusi dai treni

36 fra Bologna e Milano;
45 fra Udine e Venezia;
92 fra Venezia e Milano;
111 fra Roma e Napoli.

Col nuovo orario, in luogo dei fogli da guardiano e dei libri orario vengono pubblicati appositi fascicoli-orario comprendenti una o più linee. Un fascicolo a parte è destinato alla prefazione dell'orario di ciascun Compartimento.

Detti fascicoli sono numerati nel modo seguente:

— Compartimento	di	Torino	dal	N.	1	al	N.	12
— »	»	Milano	»	»	21	»	»	35
— »	»	Venezia (1)	»	»	41	»	»	56
— »	»	Genova	»	»	61	»	»	65
— »	»	Bologna	»	»	71	»	»	76
— »	»	Firenze	»	»	81	»	»	92
— »	»	Ancona	»	»	101	»	»	107
— »	»	Roma	»	»	111	»	»	116
— »	»	Napoli	»	»	121	»	»	126
— »	»	Bari	»	»	131	»	»	136
— »	»	Reggio C.	»	»	141	»	»	145
— »	»	Palermo	»	»	151	»	»	156

(1) Per il Compartimento di Venezia resteranno in vigore i fascicoli del cadente orario 20 marzo 1917.

Treni derrate.

Il treno PP, proveniente da Napoli, attualmente limitato a Ferrara, si è prolungato fino a Padova.

All'orario del detto treno, come a quello del BB (proseguimento da Rimini per Milano e Chiasso), sono stati apportati gli allungamenti resi necessari dalle attuali difficoltà di circolazione.

Altrettanto si è fatto pei treni GG e sussidiario ZZ Villa San Giovanni-Cancello-Roma Tuscolana-Sarzana-Milano-Chiasso.

La partenza del treno MM da Piacenza per Torino si è stabilita dopo l'arrivo del BB per il proseguimento dei carri derrate in arrivo anche con quest'ultimo treno, oltre che di quelli del GG e ZZ.

Con tali provvedimenti s'intendono sistemate le condizioni di servizio e di marcia delle suindicate condotte, le quali dovranno viaggiare con le sigle e l'orario ad esse assegnato e non essere sostituite con altri treni.

Per la campagna agrumaria sono mantenute le attuali cinque condotte eventuali pel percorso Villa S. Giovanni-Reggio C.-Ca-

tanzaro M.-Metaponto-Foggia, una delle quali segue la via Taranto-Gioia del Colle e le altre la via Taranto-Brindisi.

Delle suindicate cinque condotte, una (XX) limita la sua corsa a Foggia, mentre le altre quattro (DD, LL, RR e YY) sono state prolungate fino a Milano.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 32, 35, 36, 37, 42, 45, 55, 56, 57 *e* 58.

Ordine di servizio N. 10V. (M. T. V. C. A.).

Tradotte per le licenze invernali alle truppe mobilitate.

Come lo scorso anno, durante la prossima stagione invernale, cominciando dal 1° novembre p. v., saranno gradualmente inviati in licenza quegli ufficiali ed uomini di truppa dei Corpi mobilitati, che rispondono a determinate condizioni.

I viaggi si effettueranno a mezzo di tradotte *principali* e *sussidiarie*, secondo gli ordini di movimento (mod. M-76) diramati dalla Direzione trasporti del R. Esercito.

Le tradotte *principali* sono stabilite a lunghe percorrenze per il trasporto collettivo delle truppe e sono contraddistinte negli ordini di movimento con le sigle *B, R, V* e *G* seguite da un numero.

Le tradotte *sussidiarie* sono destinate:

a) al trasporto dei militari dalle stazioni estreme della zona di guerra a quelle d'origine delle tradotte principali e viceversa;

b) al proseguimento dei militari sulle linee di diramazione, dalle stazioni intermedie e terminali delle tradotte principali e viceversa.

Esse sono contraddistinte negli ordini di movimento con la sigla *S* seguita da un numero.

1. Composizione delle tradotte. — Le tradotte *principali* sono costituite da treni serviti dal freno continuo e di regola così composte:

a) bagagliaio a due assi;
b) gruppo carrozze di terza classe;
c) carrozze miste;
d) carro per la scorta carbone;
e) carri *F* con stufa.

Le carrozze debbono essere tutte munite di apparecchi pel freno continuo e pel riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva. Il bagagliaio ed il carro scorta carbone debbono avere la condotta pel freno continuo e pel riscaldamento a vapore. I carri *F* sono specializzati per questi treni.

Per la frenatura dei treni costituenti le tradotte devono essere osservate le norme stabilite pei treni viaggiatori. Perciò nella formazione delle singole tradotte si dovrà in modo speciale curare che almeno i 3/4 del numero totale dei veicoli che le compongono siano muniti di freno continuo, completo, che i veicoli muniti di sola condotta per freno continuo, compatibilmente con l'ordine di formazione sopra stabilito, siano intercalati da quelli con freno completo, e che in ciascun treno vi sia la quantità di freni a vite necessaria per poter percorrere le linee aventi più elevato grado di frenatura. Nella formazione delle tradotte che percorrono le linee Bologna-Pistoia e Faenza-Firenze, lungo le quali devono essere sdoppiate, si dovrà curare che la composizione sia tale che i treni sdoppiati abbiano a trovarsi nelle normali condizioni di frenatura richieste.

Le tradotte *sussidiarie* di cui al punto *a*) sono formate con carrozze ordinarie. Quelle di cui al punto *b*) sono generalmente costituite da un solo gruppo di carrozze in composizione a treni ordinari e saranno perciò utilizzate carrozze di terza classe servite dal freno continuo e riscaldate a vapore a mezzo della locomotiva; gli ufficiali ed i sottufficiali prenderanno posto nelle carrozze dell'ordinaria composizione del treno.

La tradotta sussidiaria Napoli-Reggio Calabria, circolante con treni appositi, è composta di un bagagliaio, due miste e di carrozze di terza classe.

Per precauzione di sicurezza le tradotte principali aventi carri con riscaldamento a stufa, sono fornite di estintori.

L'impianto e i turni del materiale delle tradotte principali saranno regolati dalla Delegazione materiale mobile di Milano.

2. Carri specializzati per le tradotte principali. — I carri *F* specializzati per le tradotte principali hanno le targhe porta-etichette dipinte in bianco e coll'iscrizione che ne indica la specializzazione; sono a doppia parete, di mc. 42 di capacità, provvisti di condotta o di apparecchio completo pel freno continuo e di condotta pel riscaldamento a vapore.

Nell'interno sono arredati con panche; ad una estremità sono adattate una stufa a carbone con relativa condotta del fumo ed una cassa destinata a contenere circa 50 kg. di antracite; a due angoli opposti sono applicati due fanali fissi nei quali debbono collocarsi i lumotti ad olio per l'illuminazione.

Anche i carri per la scorta carbone hanno le targhe porta-etichette contrassegnate nel modo sopra indicato e sono muniti di stufa.

3. Cartelli indicatori per le tradotte principali. — Le tradotte principali portano sei cartelli indicatori di lamiera (cm. 44 per 27) applicati, da ambo i lati, in testa, al centro e in coda al treno.

Detti cartelli hanno il fondo del colore corrispondente alla sigla della tradotta (bianco, rosa, verde e giallo) e portano l'indicazione delle stazioni estreme e della via seguita dalla tradotta.

4. Divieto di alterare la composizione delle tradotte. — Le tradotte devono proseguire fino a destino senza modificazioni di composizione, ad eccezione del passaggio del bagagliaio e del gruppo delle carrozze dall'una all'altra estremità del treno nelle stazioni di regresso, indispensabile per poter provvedere al riscaldamento a vapore delle carrozze.

5. Circolazione delle tradotte. — I treni costituenti le tradotte, sia a carico che a vuoto, debbono essere considerati a tutti gli effetti di movimento quali TRENI VIAGGIATORI ACCELERATI DI LUNGO PERCORSO.

Tutto il personale interessato deve curarne la regolarità di marcia. Le Divisioni Movimento provvederanno che siano anche saltuariamente scortati, specialmente quelli che hanno composizione gravosa e quelli che percorrono valichi appenninici.

6. Ricambio carri specializzati. — In caso di guasti che rendano inevitabile di togliere dalla circolazione un carro specializzato, la stazione ove ha luogo il distacco del carro deve informarne telegraficamente la stazione terminale della tradotta e la Delegazione materiale mobile nella cui circoscrizione trovasi la stazione stessa, perchè sia provveduto alla sostituzione del carro specializzato con altro egualmente attrezzato, nella più vicina stazione ove ciò sia possibile.

Intanto la stazione ove ha luogo il distacco provvederà a mettere una carrozza munita degli apparecchi del riscaldamento in sostituzione del carro avariato, collocandola nel gruppo delle carrozze e, qualora non sia in grado di farlo, ne avvertirà telegraficamente la più vicina stazione che disponga di carrozze di riserva. Il carro avariato deve essere consegnato d'urgenza alla più vicina Squadra di Rialzo.

7. Utilizzazione delle tradotte. — I posti disponibili nelle tradotte *principali* verranno dai Comandi militari di stazione utilizzati, a sollievo dei treni viaggiatori ordinari, pel trasporto dei militari isolati, in viaggio per licenze speciali o per motivi di servizio, che in tutto o parte del loro viaggio debbano seguire gli itinerari percorsi dalle tradotte.

8. Validità dei documenti di viaggio. — I militari che si recano in licenza o ne ritornano sono muniti di apposito foglio di viaggio (*foglio di licenza*) stampato su carta di colore *bianco, rosa, verde* o *giallo,* corrispondente alle rispettive sigle *B, R, V* e *G* colle quali le tradotte sono contraddistinte nei relativi ordini di movimento.

I militari addetti a talune piazze forti, quelli dislocati in località molto eccentriche rispetto alla fronte, nonchè in Albania e in Macedonia, sono invece muniti di un foglio di licenza stampato su carta di colore *grigio.*

Col possesso di questo documento i capitani non aventi funzioni del grado superiore, gli ufficiali subalterni (tenenti e sottotenenti), i sottufficiali ed i militari di truppa dovranno prendere posto *esclusivamente* nelle tradotte sulle linee da queste percorse. Non potranno quindi valersi degli altri treni neppure col pagamento di biglietto a tariffa ordinaria, nè valendosi dei biglietti serie *B* e *C* rilasciati agli agenti ferroviari od a favore di loro parenti, nè di quelli serie *B°* rilasciati dagli on. Senatori e Deputati.

È fatta eccezione per i militari Membri del Parlamento Nazionale e per i *mutilati di guerra* che hanno ripreso servizio presso l'Esercito mobilitato.

Per tutte le linee non percorse da tradotte i detti fogli di licenza varranno invece per prender posto gratuitamente in tutti i treni ordinari, esclusi, per i militari di truppa, i diretti e direttissimi. Gli ufficiali generali e superiori, i primi capitani ed i capitani aventi funzioni del grado superiore muniti del ripetuto foglio di licenza, potranno prender posto gratuitamente in qualsiasi treno viaggiatori anche sulle linee percorse dalle tradotte.

9. Riscaldamento delle tradotte. — Il riscaldamento delle tradotte principali avrà inizio il *quindici novembre*.

Nelle tradotte *sussidiarie*, costituite da treni *completi*, dovrà provvedersi al riscaldamento per le *sole carrozze miste*, mediante scaldapiedi; mentre per le tradotte sussidiarie costituite da carrozze isolate aggiunte ai treni viaggiatori ordinari, si provvederà al loro riscaldamento collo stesso sistema seguito pel treno cui vengono aggiunte.

10. Accensione e alimentazione delle stufe. — All'accensione ed alla alimentazione delle stufe lungo viaggio provvederà il Comandante della tradotta con personale militare coadiuvato dal manovale di scorta.

Qualora il personale delle stazioni e quello di scorta al treno rilevino delle anormalità, ne avvertiranno immediatamente gli ufficiali di servizio alle tradotte perchè sia evitato ogni pericolo di incendio, di danneggiamento al materiale ed ogni altro possibile inconveniente.

11. Agente di scorta. — Ogni tradotta principale avente carri con stufa sarà scortata per tutto il percorso da un agente del Servizio Movimento, il quale riceverà in consegna il combustibile, ne curerà la distribuzione nei vari carri a partenza, rimanendo responsabile del contenuto del carro affidatogli. Lo stesso agente avrà in consegna gli estintori e curerà pure l'illuminazione.

Il servizio degli agenti di scorta sarà regolato da appositi turni stabiliti dal Servizio Movimento.

In caso di sostituzione lungo viaggio gli agenti si faranno consegna scritta.

Ogni agente di scorta sarà munito di apposito libretto sulla cui prima pagina saranno indicate le sue generalità e apposti timbro, data e firma del capo della Divisione Movimento da cui il medesimo dipende. Su questo libretto dovranno essere scritturate con ordine rigorosamente cronologico le consegne e le riconsegne del combustibile contenuto nel carro carbone, controfirmate dalla stazione che fa o riceve la consegna o dall'agente che subentra nel servizio.

A detti agenti sarà corrisposto un premio di cointeressenza per la buona utilizzazione e custodia del combustibile e, per agevolare la liquidazione di questo premio, gli agenti di scorta debbono viaggiare sempre colla stessa coppia di tradotte e sullo stesso percorso.

12. Fornitura del combustibile per le stufe. — Pel funzionamento delle stufe nei carri specializzati per le tradotte principali sono istituite speciali riserve di antracite in sacchi di 50 kg. e di fascinotti di stipa o pezzi di torce a vento presso il Magazzino di Torino ex Economato ed i Depositi combustibili di Napoli e Bari.

Il combustibile per ciascuna tradotta e per la corrispondente di ritorno verrà giornalmente prelevato dal Magazzino e dai Depositi predetti a cura dei rispettivi capi stazione mediante richiesta mod. A-19, che non occorre sia preventivamente vistata dalla Divisione Movimento.

I capi stazione consegneranno a loro volta il combustibile all'agente di scorta della tradotta, il quale ne rilascerà ricevuta su apposito libretto istituito allo scopo.

Al ritorno della tradotta l'agente di scorta, tenuto conto del carbone che gli rimane, farà la richiesta del combustibile occorrente pel successivo viaggio e consegnerà i sacchi vuoti al capo stazione per la restituzione al Magazzino o Deposito.

13. ILLUMINAZIONE DEI CARRI SPECIALIZZATI. — I carri specializzati sono illuminati con due lumotti ad olio, collocati nei fanali fissati ai due angoli opposti di ciascun carro.

All'inizio della tradotta, i carri partiranno con detti fanali puliti, ma privi del lumotto se il viaggio si inizia di giorno e su linee senza gallerie.

I lumotti verranno preparati dall'agente di scorta nel proprio carro, collocati nei fanali ed accesi durante le fermate, in modo però che l'accensione sia ultimata prima dell'imbrunire.

L'agente medesimo deve pure provvedere all'accensione della luce elettrica, delle ciambelle ad olio ed eventuamente dei fanaletti a lumino di parafina delle carrozze che entrano in composizione delle tradotte, nonchè allo spegnimento dei diversi sistemi d'illuminazione sopra accennati ed al ritiro dei lumotti per pulirli e ripreprararli durante il viaggio.

14. ILLUMINAZIONE SUSSIDIARIA E SORVEGLIANZA. — Mancando eventualmente i fanali d'angolo ai carri specializzati si dovranno applicare agli appositi ganci, i lanternini economici ad olio, uno per carro.

Non potendosi sostituire gli accumulatori scarichi con altri carichi e le ciambelle esaurite con altre piene d'olio nelle carrozze, si dovranno applicare ai ganci appositi fanaletti a lumino di parafina ed in via eccezionale i lanternini economici.

Le stazioni di origine e quelle di transito delle tradotte dove ha luogo l'accensione e lo spegnimento dell'illuminazione dei carri specializzati e delle carrozze, devono sempre far coadiuvare dai propri agenti il manovale di scorta nelle operazioni di accensione e spegnimento suddetti.

Mancando i mezzi necessari per l'illuminazione sussidiaria o mancando il tempo, le stazioni ove si manifesta tale necessità devono avvisare le successive di sufficiente fermata perchè si preparino e provvedano.

15. Pulizia del materiale delle tradotte. — La pulizia del materiale delle tradotte spetta al personale del Servizio Veicoli; è fatto però obbligo al personale delle stazioni di facilitare con ogni mezzo le operazioni relative.

Rivolgo particolare raccomandazione a tutti i funzionari ed agenti dei Servizi interessati di vigilare attentamente che il servizio delle tradotte proceda in modo perfettamente regolare e di provvedere di loro iniziativa ciascuno nell'àmbito della rispettiva competenza, o sollecitare subito disposizioni superiori, qualora riscontrino qualche inconveniente.

I capi delle stazioni dove le tradotte hanno sufficiente fermata dovranno inoltre, a tale scopo, informarsi sempre dal comandante della tradotta se tutto sia proceduto in modo normale; assicurarsi che l'agente incaricato della gestione del carbone abbia provveduto ai rifornimenti, e percorrere la fronte del treno per accertarsi che nessuna anormalità siasi verificata nei riguardi del funzionamento delle stufe.

Distribuito agli agenti delle classi* 3, 4, 7, 8, 9, 11, 41 *e* 42 *sulle linee interessate nelle tradotte ed ai controllori del materiale.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Contratto di affitto - Tacita riconduzione - Inammissibilità nei riguardi della pubblica amministrazione.

La tacita riconduzione è un nuovo contratto, che presume la esistenza di un nuovo consenso, diverso da quello che fu prestato nella formazione del primitivo contratto di locazione. Pertanto, poichè la pubblica Amministrazione non può obbligarsi se non a mezzo del consenso espresso degli organi a tal fine dalla legge designati, in suo confronto non può la tacita riconduzione in alcun caso verificarsi.

Scaduto il contratto di locazione, se il locatario non rimane nel materiale possesso dello stabile locato, il possesso si intende ritornato al locatore senza bisogno di alcuna formalità di consegna.

TRIBUNALE DI NAPOLI — sent. 11-20 giugno 1917 (*Est.* Saviotti) — Ing. Vitale c. Ferrovie Stato.

IN DIRITTO.

Attesochè a seguito della precedente sentenza preparatoria l'Ing. Eugenio Vitale, ai fini della legge di registro, ha prodotto in atti non solo la prova della seguita registrazione del contratto originario dei 15 marzo 1913 (reg. in Napoli Uff. A. P. ai 19 maggio 1913 col M. 7069) ma ha dato altresì la prova della seguita registrazione della denunzia del contratto per tacita riconduzione relativamente all'anno di fitto in quistione (reg. in Napoli ai 15 febbraio 1917, Uff. A. Priv. al n. 271) e la denunzia bollata per l'uso che ne vien fatta in giudizio, la dimanda perciò dell'attore può prendersi in considerazione. Attesochè contro la dimanda dell'Ingenere Vitale la convenuta Amministrazione eccepisce non essere tenuta al pagamento preteso di un altro anno di fitto per

non essersi verificata la tacita riconduzione della zona di terreno da essa presa in locazione, al riguardo si osserva che tale eccezione merita di essere accolta non potendosi verificare la tacita ricondizione in confronto delle pubbliche amministrazioni, e nella specie quella dello Stato, la quale per obbligarsi deve prestare il consenso nelle forme prescritte dalle leggi e dai regolamenti.

Invero, come generalmente è ritenuto dalla dottrina e dalla giurisprudenza, la tacita riconduzione non è già la continuazione, per virtù di legge, del primitivo contratto a causa del solo fatto materiale del possesso, ma rappresenta un nuovo contratto che si forma per un nuovo consenso delle parti contraenti.

Questo principio è contenuto negli articoli 1591-1592 e 1610 del Codice civile e si appalesa meglio dal responso di Ulpiano, che nel consenso rinnovato vide un nuovo contratto, quando insegnò: « *Reconduixsse videbitur qui, impleto tempora conductionis remansit in conductione* ». L. 13 § 11 e L. 14 Dig. locali conducti. E poichè per costituire un nuovo contratto occorre un nuovo consenso espressamente od implicitamente manifestato, ne consegue che per la tacita riconduzione deve essenzialmente concorrere questo nuovo implicito consenso, senza di che non sorge alcuna obbligazione contrattuale.

Ora non può parlarsi di tacita ricondizione in confronto di una pubblica amministrazione dello Stato, perchè da essa non può mai aversi un consenso tacito ed implicito, se per rimanere obbligata contrattualmente è necessario che dia il consenso in conformità delle leggi e regolamenti speciali che la governano. Bene è vero che le amministrazioni dello Stato contrattano ed assumono obbligazioni e per le funzioni di gestione patrimoniale ed economica, hanno i caratteri e le relazioni di persone civile, e vanno, per il principio di eguaglianza proclamato dallo Statuto del Regno, soggette elle disposizioni del diritto comune.

Senonchè è pur vero che il consenso per le amministrazioni dello Stato, nella sua intima essenza come per tutti i corpi morali, è la volontà che è manifestata dai pubblici funzionari che la rappresentano nelle attribuzioni a ciascuno assegnata e deve prestarsi con le norme di procedimento legislative e regolamentari per la legittimità delle civili contrattazioni.

Ed è manifesto che per non permettere che lo Stato rimanesse

obbligato per qualunque convenzione lesiva dei suoi diritti, la quale fosse per avventura stipulata dai suoi funzionari di proprio arbitrio, sono, dalla legge e regolamenti, imposte nei contratti che interessano lo Stato molte formalità, dai pareri preventivi alle trattative definizioni, ed è riservato ai ministri infine la potestà di definire direttamente i contratti e renderli validi con la loro superiore approvazione.

Del che deriva che come alcuni contratti per essere perfetti *solennitatis causa* devono essere fatti per iscritto, così il consenso di una pubblica amministrazione dello Stato non è perfetta e non a verificare il *vinculum juris,* se non sia dato per iscritto e la solennità non si limita allo scritto, ma si estende alla formalità di tutto il procedimento prescritto.

Di tal che, giusta la legge ed il degolamento sull'amministrazione e contabilità generale dello Stato dei 17 febbraio 1884, n. 2016 e 4 maggio 1885, n. 3074, l'unica forma mercé la quale un pubblica amministrazione dello Stato può obbligarsi è il contratto, che non è valido ed efficace fintanto che non sieno adempiute le formalità prescritte. E se, nel caso in esame, all'epoca in cui il contratto andava a scadere e doveva formarsi quello nuovo, una delle parti, cioè l' Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non poteva prestare il suo consenso se non con le forme prescritte, e questo non fu in alcun modo prestato, è chiaro che riconduzione della locazione non potesse verificarsi per difetto appunto del concorso di volontà non essendo presumibile il tacito consenso.

Attesochè se per ipotesi si potesse fare astrazione dai principi suaccennati, manca, poi ogni presunzione idonea a fare ammettere il tacito consenso: giova all'uopo ricordare che nel contratto del 1913 fu stabilito espressamente che, volendo l'Amministrazione rinnovarlo per un altro anno, avrebbe dovuto mandare al Vitale, quattro mesi prima della scadenza, una lettera in tali sensi. Questa lettera non essendo stata mai fatta al Vitale, il medesimo aveva argomento sicuro per ritenere che le ferrovie non volevano rinnovare il contratto per l'anno successivo, perchè con quella pattuizione espressa si era ribadito il principio che la pubblica amministrazione non poteva dare tacitamente il suo consenso per la rinnovazione del contratto. Nè giova al Vitale obbiettare che in suo fovore v'è la prova che ai 19 settembre 1914, giorno della sca-

denza del contratto non si procedette « alla formazione di alcun verbale » di consegna e di presa di possesso. Imperocchè non vi era bisogno di siffatto processo verbale, che, se poteva farsi per evitare postumi dispute, non può far desumere dalla mancanza di esso la prova della tacita ricondizione, per verificarsi la quale è necessario che il conduttore abbia il possesso vero e materiale del fondo locato, non bastando all'uopo un possesso civile e potenziale

Se agli articoli 1592 e 1610 del Cod. civile, stabilendosi il concetto di un nuovo e tacito consensodelle parti, si parla di godimento e di possesso in cui rimane e viene lasciato il conduttore, ciò importa che la legge, per inferirne il rinnovamento del contratto, richiede un elemento materiale e di fatto e non si può fare a meno di questo elemento materiale, sostituendosene altro di diversa indole al fine di dedurne il tacito consenso.

Ora il possesso civile non risponde ai termini della legge, perchè scaduta la locazione non può da esso manifestarsi la volontà di conservarla. Il possesso civile può esistere fino al termine della locazione, ma dopo non può aversi se non in virtù di un novello esplicito contratto, poichè non può essere presunto dal fatto negativo, nè può essere disgiunto dal possesso materiale della cosa, quando da questo possesso si deve desumere la ferma volontà ed il consenso di un nuovo tacito contratto.

Or, nel caso in esame, se il motivo per il quale il terreno era stato tolto in fitto dall'Amministrazione delle ferrovie non era quello di coltivarlo, perchè incolto, ed incolto si obbligava lasciarlo, non quello di servirsene in altro modo che per rimuovere il terreno franoso che vi era caduto, sopra il fatto che questa operazione sarebbe stata compiuta prima che scadesse il contratto; come è stato affermato dall'Amministrazione fin dalle sue prime difese, ed il Vitale non lo ha smentito nè impugnato, nè ha enunciato un altro qualsiasi motivo della locazione stipulata, nè una circostanza qualunque da cui si potesse desumere che l'Amministrazione delle ferrovie continuasse nel possesso del terreno; si hanno elementi più che sufficienti per ritenere che non ostante la omessa compilazione di un processo verbale di sonsegna, il possesso materiale del terreno non sia stato conservato e che la tacita riconduzione non siasi verificata.

Attesochè, pertanto non v'è bisogno nemmeno di ammettere la prova testimoniale offerta in linea subordinata dall'Amministrazione delle ferrovie per dimostrare che la zona di terreno da essa tolta in fitto al termine della locazione era già da tempo sgombrata di ogni materiale occupazione ne è di conseguenza che la domanda dello Ingegnere Vitale deve senz'altro rigettarsi e condannarsi il medesimo, come parte soccombente, alle spese del giudizio.

P. Q. M. rigetta la domanda proposta dall'Ingegnere Eugenio Vitale, con atto del 7 dicembre 1914 contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e condanna esso Vitale in favore della convenuta Amministrazione al pagamento delle spese.

ANNO X - N. 44

1° NOVEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, novembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *settembre* 1917, *n.* 1699, *che esonera dalla tassa di concessione governativa la trascrizione dei contratti di pegno di navi o galleggianti, stipulati in conseguenza di mutui concessi dai Comuni del litorale adriatico* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i decreti Luogotenenziali 8 giugno 1916, n. 757, e 9 novembre 1916, n. 1525;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La trascrizione dei contratti di pegno di cui all'art. 4 del decreto Luogotenenziale 8 giugno 1916, n. 757, non è soggetta alla tassa di concessione governativa stabilita al n. 35 della tabella *A*, annessa al decreto Luogotenenziale 9 novembre 1916, n. 1525, allegato *D*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 ottobre 1917, n. 252.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *ottobre* 1917, *n.* 1705, *che proroga il termine stabilito dalla lettera* b) *dell'art.* 6 *del decreto Luogotenenziale* 15 *luglio* 1917, *n.* 1182, *relativo alla produzione e distribuzione della carta, e reca disposizioni circa le forniture di carta per Amministrazioni dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari per la guerra;
Visto il decreto Luogotenenziale n. 1182 del 15 luglio 1917;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto col ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 ottobre 1917, n. 252.

Art. 1.

Il termine stabilito dalle disposizioni della lettera *b*) dell'art. 6 del decreto Luogotenenziale 15 luglio 1917, n. 1182, è prorogato al 31 dicembre 1917; e i contratti stipulati fino alla medesima data, qualunque sia la epoca dell'inizio delle trattative, resteranno in vigore sino al loro esaurimento.

Art. 2.

L'Economato generale è autorizzato, fino al 31 dicembre 1917, ad eseguire le forniture di carta per le Amministrazioni governative, in deroga alle norme stabilite per la contabilità dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — DE NAVA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 7 *ottobre* 1917, *n.* 1680, *col quale è aumentato lo stanziamento di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1917-918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 19 luglio 1917, n. 1125;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento dei seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1917-918 è aumentato della somma per ognuno di essi indicata:

Cap. n. 5 « Ministero - Spese varie d'ufficio » lire quattromila (L. 4000);

Cap. n. 14 « Compensi per lavori o servizi straordinari, ecc. » lire diecimilaottocento (L. 10,800).

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 ottobre 1917, n. 251.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 7 *ottobre* 1917, *n.* 1681, *col quale sono autorizzate maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento negli stati di previsione della spesa di vari Ministeri per l'esercizio finanziario* 1917-1918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 19 luglio 1917, n. 1125;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono autorizzate le maggiori assegnazioni e le diminuzioni di stanziamento ai seguenti capitoli degli stati di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1917-1918, riguardanti i Ministeri sotto indicati:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 ottobre 1917, n. 251.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

(*Omissis*).

Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari:

Cap. n. 15 « Sussidi ad impiegati ed al basso personale in attività di servizio » lire trecento (L. 300).

(*Omissis*).

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *ottobre* 1917, *n.* 1703, *che autorizza, durante la guerra, le pubbliche Amministrazioni dello Stato a cedere gratuitamente al Comitato nazionale per la raccolta dei rifiuti di archivio, a favore della Croce rossa italiana, i mobili e materiali divenuti inservibili* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Veduti gli articoli 36 e 225 del regolamento per la contabilità generale dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le pubbliche Amministrazioni dello Stato sono autorizzate, per la durata della guerra, a cedere gratuitamente al Comitato nazionale per la raccolta dei rifiuti d'archivio a favore della Croce rossa italiana i mobili e materiali divenuti assolutamente inservibili e depositati nei magazzini degli economati, quando siano ridotti in condizioni tali da non essere più suscettibili di qualsiasi utilizzazione.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 ottobre 1917, n. 252..

Da tale cessione sono esclusi, nonostante ogni precedente diversa disposizione, i rottami metallici.

Art. 2.

Lo accertamento dello stato degli oggetti indicati nel precedente articolo dovrà risultare da dichiarazione contenuta in apposito verbale da redigersi in doppio esemplare e da firmarsi dall'economo o funzionario consegnatario, e dal capo dell' ufficio, presso il quale sono depositati gli oggetti o materiali ceduti, di cui al seguente articolo 3.

Art. 3.

Gli economi e funzionari consegnatari saranno discaricati degli oggetti e materiali indicati nell'art. 1, mediante decreto del ministro competente, a norma dell'art. 225 del regolamento della contabilità generale dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 *ottobre* 1917, *n.* 1706, *che contiene norme per i viaggi in ferrovia dei militari del R. Esercito, della R. Marina, della R. Guardia di finanza e degli assimilati ed aggregati e determina le relative penalità in caso di trasgressione* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della autorità a Noi delegata;

In virtù delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuta la necessità di limitare l'uso dei treni ordinari ai viaggiatori militari per usufruire la massima potenzialità delle tradotte istituite per le licenze;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra, di concerto coi ministri segretari di Stato per la marina, per le finanze, per le armi e munizioni, per i lavori pubblici, per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I militari del R. Esercito, della R. Marina, della R. Guardia di finanza e gli assimilati od aggregati che, a norma dei vigenti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 ottobre 1917, n. 253.

regolamenti, possono usufruire, nei viaggi ferroviari, di tariffe militari, dovranno valersi delle tradotte in tutti quei casi che verranno indicati nelle norme di cui all'art. 3.

Art. 2.

I militari, assimilati od aggregati, cui sia fatto obbligo di viaggiare in tradotte, e che fossero, invece, trovati a viaggiare nei treni ordinari, sià nella zona di guerra che in quella territoriale, quand'anche avessero acquistato biglietti valevoli per detti treni, sia pure a tariffa del pubblico, e fossero in possesso di quelli gratuiti, saranno trattati alla stregua dei viaggiatori sprovvisti di biglietto, e quindi verrà loro applicato il disposto dell'art. 33 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato. Conseguentemente verrà loro addebitato il doppio dell'importo di un biglietto a tariffa del pubblico corrispondente al percorso indebitamente compiuto fuori tradotta, sotto deduzione dell'eventuale pagamento eseguito.

Art. 3.

Per l'applicazione del presente decreto e di quello 26 luglio 1917, n. 1207, il Nostro ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto cogli altri ministri interessati, compilerà le norme esecutive.

Il presente decreto entrerà in vigore nel giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandandò a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Giardino — Del Bono — Meda — Dallolio — Bonomi — R. Bianchi.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

COMUNICATO

Si rende noto che con provvedimento in data del 19 ottobre 1917, il sig. direttore generale ha nominata la Commissione, di cui all'art. 236 del nuovo regolamento, incaricata di procedere all'assegnazione del personale nei nuovi ruoli organici, la quale è così costituita:

ALESSANDRI gr. uff. ing. Andrea, ispettore superiore, presidente;
CROVA comm. ing. Carlo, capo servizio, vice-presidente;
MOTTINO comm. ing. Gustavo, sotto capo servizio, membro;
CERIANI-SEBREGONDI, comm. avv. Luigi, sotto capo servizio, membro.
ZANOTTA comm. ing. Alfonso, id., id.;
LIRONCURTI comm. Antonio, id., id.;
SAPUPPO comm. ing. Antonino, id., id.;
PAGANO, comm. ing. Giuseppe, id., id.;
VEROLE comm. ing. Pietro, id., id.;
ORSO comm. ing. Quinto, id., id.;
GRILLO comm. ing. Gaspare, id., id.;
SINIGAGLIA uff. Girolamo, id., id.;
MARIOTTI uff. ing. Enrico, capo divisione, id.;
PIERMARINI uff. dott. Guido, id., id.;
LANCIARINI Giuseppe, ispettore principale, segretario.

Appendice N. 3 all'ordine di servizio N. 244-1915 (A).

Circoscrizione degli ispettori di reparto del Servizio Approvvigionamenti.

Temporaneamente a datare dal 13 settembre 1917, e fino a nuova disposizione è stato stabilito che l'ispettore del 17° Reparto d'ispezione risieda a Bari invece che a Taranto.

Ordine di servizio N. 139. (V. L. M.).

Circolazione carri a 6 sale per trasporto cannoni.

Sono entrati in servizio i due carri serie Qoz n. 975060 [P] e 975061 [P] di proprietà della Direzione di artiglieria del R. Arsenale di Spezia.

Detti carri sono assegnati alla [6ª] categoria di velocità: hanno la tara di tonn. 26 circa, escluso il peso del bilico che è di tonn. 2.2 circa, la portata di tonn. 60 e la residenza di Spezia (R. Arsenale). Per la circolazione dei carri suddetti sulle linee F. S. devono essere osservate le norme seguenti:

a) *Carri isolati*:

1) *Con carico non superiore a tonn.* 20 i carri possono circolare su tutte le linee della rete F. S.

2) *Con carico non superiore a tonn.* 30 possono circolare sulle linee sulle quali sono ammesse in doppia trazione le locomotive gruppo 215.

3) *Con carico non superiore a tonn.* 40 possono circolare sulle linee sulle quali sono ammesse in doppio trazione le locomotive gruppo 650.

4) *Con carico non superiore a tonn.* 50 possono circolare sulle linee sulle quali sono ammesse in doppio trazione le locomotive gruppo 656 1ª Serie.

5) *Col carico massimo ammissibile di* 60 *tonn.* possono circolare su tutte le linee sulle quali sono ammesse in doppia trazione le locomotive di entrambi i gruppi 470 e 750 ed inoltre sulla tratta S. Giovanni-Manzano-Cormons.

b) *Carri accoppiati*:

1) *Con carico totale di tonn.* 64, ripartito per tonn. 40.5 su un carro e tonn. 23.5 sull'altro, possono circolare su tutte le linee

sulle quali sono ammesse in doppia trazione le locomotive gruppo 420 2ª Serie.

2) *Con carico totale di tonn.* 84, ripartito per tonn. 50 su un carro e tonn. 34 sull'altro, possono circolare sulle linee sulle quali sono ammesse in doppia trazione le locomotivve del gruppo 750 ed inoltre sulla S. Giovanni-Manzano-Cormons.

Per condizioni di carico differenti da quelle sopraindicate si dovranno richiedere istruzioni al Servizio Veicoli.

c) In qualsiasi delle condizioni di carico sopraindicate i carri Qoz 975060 e 975061, tanto isolati quanto accoppiati, possono percorrere le sottoindicate linee:

— *Sampierdarena-Savona;*

— *Diramazione a Livorno Marittima;*

— *Diramazione a Venezia Marittima,* colla condizione che, al passaggio del ponte sul Canal Grande l'altro binario sia scarico;

— *Torontola-Perugia-Foligno;*

— *Chiusi-Orte,* colla condizione che transitino soltanto sul binario dei treni dispari;

— *Napoli-Benevento-Cervaro* colla condizione del rallentamento a passo d'uomo al passaggio del ponte sul Cervaro, al km. 43 + 935;

— *Vicenza-Schio,* colle condizioni che la velocità massima del treno non superi km. 30 all'ora, e che si faccia rallentamento a passo d'uomo e con divieto di frenatura sulle travate ai chilometri 20 + 928 e 27 + 280;

— *Mestre-Castelfranco-Grigno,* colle condizioni che la velocità massima non superi km. 30 all'ora sul tronco Mestre-Primolano e km. 15 all'ora sul tronco Primolano-Grigno, e con rallentamento a passo d'uomo sulle travate ai km. 74 + 970 e 79 + 0.96 e su quella attraverso il torrente Grigno;

— *Treviso-Cittadella,* con rallentamento a passo d'uomo e divieto di frenatura sulle travate al km. 59 + 219.

Le prescrizioni speciali da osservarsi per la circolazione sulle linee sopraindicate saranno beninteso da osservarsi solo in quanto le condizioni di carico del carro o dei carri siano tali che, secondo

le prescrizioni indicate sub *a*) e *b*), il transito non sarebbe ammesso.

d) Nella composizione dei treni fra ciascuno dei carri Qoz 975060 e 975061 carichi o fra il gruppo dei due carri ed altri carri eccezionali e la locomotiva devono essere interposti almeno 4 carri merci comuni.

e) I carri Qoz 795060 e 975061, isolati, possono circolare in curve di raggio fino a m. 60, purchè quando il raggio delle curve è inferiore a m. 150 siano spinti o trainati a braccia, con animali od arganelli.

I due carri congiunti possono circolare solo in curve di raggio non minore di m. 150.

f) Sui longaroni dei carri di cui trattasi è stata applicata la scritta « Deve circolare secondo le norme dell'O. S. 139-1917 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 9, 11, 41, 42 *e* 45.

Ordine di servizio N. 140. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Nord-Milano - Aumento di tariffa.

Con riferimento al comma *c*) dell'ordine di servizio n. 46-1917, si avverte che, a principiare dal 5 novembre 1917, per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con le ferrovie Nord Milano dovrà essere applicato, per il percorso sulle ferrovie stesse, l'aumento del 25 %, anzichè del 20 %, su tutti i prezzi, diritti fissi, tasse accessorie, soprattasse (compresa quella dell'articolo 68 *bis*) e tasse minime risultanti dal fascicolo « Tariffa per il trasporto dei bagagli, cani, numerario, feretri, merci, veicoli e bestiame (edizione 1° luglio

1916 per uso esclusivo delle stazioni delle ferrovie dello Stato) ».

È fatta eccezione:

a) per i trasporti a collettame di grano, granturco, farine e semolini, i quali sono soggetti all'aumento del 10 %;

b) per i trasporti a carro completo di grano, granturco, farine e semolini, i quali sono esenti da ogni aumento;

c) per i trasporti a carro completo di carbon fossile e relativi surrogati e delle seguenti derrate di prima necessità: bestiame minuto macellato, burro fresco e salato, carni affumicate, insaccate, salate od altrimenti preparate, carni fresche macellate, formaggi freschi o sodi, frutta, funghi, grassi, lardo, latte, latticini, legumi, oli, ortaglie e verdure, pane, paste da vermicellaio, patate, pesci, pollame, riso, tonno sott'olio, uova, i quali sono soggetti all'aumento del 10 %.

L'aumento del 25 % deve essere applicato anche ai trasporti effettuati in base al regolamento per i trasporti militari.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 141. (M. C.).

Limitazione di servizio nella stazione di Borzoli Trasta.

(Vedi ordine di servizio N. 59-1914).

In seguito ad autorizzazione dell' Intendenza generale dell'Esercito (Direzione dei trasporti) ai sensi del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 21 del 27 maggio 1915, dal giorno 5 novembre 1917 e fino a 6 mesi dopo la cessazione dello stato di guerra in Italia, la stazione di Borzoli Trasta della linea Borzaneto-Sampierdarena (sponda destra del Polcevera) viene esclusa da qualsiasi servizio per conto del pubblico, restando abilitata soltanto ai trasporti di merci a piccola velocità ordinaria ed a quelli di veicoli, tanto in arrivo che in par-

tenza, per conto esclusivo del Ministero per le armi e munizioni (Direzione generale di Aeronautica), e per quelli provenienti o diretti alla Ditta Alemanno Barsi & Figlio, il cui stabilimento è raccordato alla detta stazione.

Di quanto sopra le stazioni prenderanno nota nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nella parte seconda alla « Prefazione generale all'orario generale di servizio ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 75. (C.).

Tariffe aventi diversi pesi minimi per carro.

Ad evitare erronee tassazioni, si invitano le stazioni a tener presente che i pesi minimi di 12, 10 o 9 tonnellate di cui le tariffe speciali n. 101, 122-B, 123-F, ed eccezionali n. 1051 e 1052 pel continente, e speciali interne sicule n. 122-B e 123-E ed F, si riferiscono tutti indistintamente al carro da 12 tonnellate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Costruzioni ferroviarie - Interruzioni di strade ordinarie - Ristabilimento - Diminuzione di comodità - Proprietà adiacenti a dette strade - Pretese di risarcimento - Improponibilità dell'azione.

L'obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza le comunicazioni stradali interrotte o parzialmente soppresse per la costruzione di una linea ferroviaria pubblica, non contiene quello di ripristinare l'antica strada nelle identiche condizioni di comodità anteriori. Il giudizio di convenienza quanto alle nuove condizioni è affidato alla pubblica Amministrazione ed i proprietari che si servano della strada per accedere ai loro beni, non hanno azione per pretendere il risarcimento del danno derivante da diminuzione di comodità di transito (1).

Nè l'indennizzo può pretendersi qualora si tratti di via vicinale soggetta a servitù pubblica, per l'allegata soppressione di altre comunicazioni minori e secondarie, che determina un maggiore transito su quella via e così una maggiore spesa di manutenzione.

CASSAZIONE ROMA - Sezioni Unite — Sent. 24 marzo-18 aprile 1917 (*P. P.* Mortara; *Est.* Coppola; *P. M.* D'Amelio) — Ferrovie Stato *ricorrenti,* contro Ferrari, Erizzo ed altri.

(*Omissis*).

La Corte osserva che l'unica obbligazione, imposta per legge, a chi costruisce una strada ferrata pubblica, in relazione ad ogni specie di comunicazione pubblica o privata, che dalle opere della sua impresa rimanga interrotta, è quella di ristabilirla, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e sicurezza. È questo

(1) Ved. Cassazione Torino, Boll. 1917-IV-135.

il chiaro dettato dell'art. 229, collocato sotto il capo 3°, titolo 5°, della legge sulle opere pubbliche, che ha per epigrafe: « *diritti ed obbligazioni di chi costruisce od esercita le ferrovie, verso le proprietà ed opere pubbliche o private* ». La deliberazione sul migliore modo di adempiere a siffatta obbligazione *sui generis* è attribuzione esclusiva del Ministero dei LL. PP., cui spettano lo studio e la formazione dei progetti per le opere di costruzione e di manutenzione delle strade ferrate e per la loro polizia, giusta l'articolo 1, lettera *a*), citata legge. Mentre la facoltà di agire davanti al giudice non è prevista dalla legge, non è neppure consentita dai principi generali di diritto, essendo incompatibile con la devoluzione dei provvedimenti sul modo di esecuzione della ridetta obbligazione al potere discrezionale amministrativo, il cui esercizio non è sottoposto affatto al sindacato della giurisdizione ordinaria.

La Ferrari e lite-consorti, innanzi tutto deducono, a fondamento della domanda di indennizzo, che all'antica comunicazione (strada vicinale serviente ai loro fondi) comoda, pianeggiante, retta, asciutta e chiara, sia stata sostituita altra comunicazione più lunga, tortuosa, gravata di forti dislivelli, umida e stretta sì da non permettere l'incrocio di due veicoli. In sostanza, invocano, così, dalla giurisdizione ordinaria, la indagine e la deliberazione circa le non convenienti condizioni di comodità e di sicurezza della nuova comunicazione, già ritenute convenienti dal potere discrezionale amministrativo, cui soltanto spetta, insindacabilmente, tal giudizio tecnico. Se si tratta di semplice diminuzione di comodità, evidentemente, non vi è lesione di diritto, ma semplicemente sacrificio di interesse, onde il difetto di azione giudiziaria, che non può essere mascherato dall'apparenza di una domanda di ristoro patrimoniale in forma di risarcimento di danni. Invano i controricorrenti fanno appello all'art. 4 della legge sul contenzioso amministrativo, non applicabile in materia di libero apprezzamento, devoluto, senza norme direttive determinate dalla legge, al potere amministrativo, per cui si rende giuridicamente impossibile qualsiasi giudizio sulla legittimità del merito dell'atto amministrativo. Altrettanto è a dirsi per le acque che si assume non avrebbero dovuto essere dirette sulla nuova strada sostituita all'antica, giacchè, pel 1° capoverso dell'articolo 229, lo scolo ed il corso delle acque vanno regolati dal potere

amministrativo con le stesse facoltà discrezionali concernenti il ristabilimento delle comunicazioni, come si rileva dalle parole: «*pari obbligo*» e dalla finalità di convenienza e di adattamento che informa la disposizione. Malgrado la immissione di tali acque nella conduttura della nuova strada, a giudizio del potere discrezionale amministrativo, le condizioni di comodità e di sicurezza della strada stessa non cessano di essere convenienti, il che sfugge al sindacato dell'autorità giudiziaria.

In ultimo, come se si trattasse di semplici rapporti di diritto privato, a fondamento della stessa domanda di indennizzo, si sostiene altresì che col fatto della predetta immissione di acque e con quello della soppressione di altri viottoli siansi costituite indebite servitù sulla nuova comunicazione, con aumento grave delle spese di manutenzione e col deprezzamento dei fondi, ai quali la strada serve.

La sentenza afferma essere la strada di proprietà degli utenti, perchè costrutta e mantenuta a loro spese, ma riconosce pure la sua soggezione a servitù pubblica a favore del comune di Serravalle. Anche, se, formata *ex agris privatorum collatis*, il che non è neppure esplicitamente detto nella sentenza, potesse qualificarsi una comunicazione privata, sarebbe sempre compresa nel 1° comma dell'art. 229, il quale contempla tutte le comunicazioni, pubbliche e private, assegnando, indistintamente per le une e per le altre, in caso di interruzione, l'unica riparazione del ristabilimento a spese del costruttore della ferrovia pubblica della comunicazione in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, la cui determinazione è deferita esclusivamente al potere amministrativo. E, giusta il 3° capoverso dello stesso articolo, se si trattasse di una comunicazione privata, gravata di servitù pubblica, l'obbligo del costruttore della strada ferrata sarebbe ristretto unicamente, dopo espropriata la comunicazione preesistente, ad acquistare a favore degli utenti la servitù attiva del passaggio sul terreno necessario per il suo ristabilimento, senza neppure potere costringere il proprietario a cederne la proprietà, qualora non vi consenta. Il concetto di servitù pubblica implica la indeterminatezza della quantità e qualità degli utenti. Quindi la lamentata soppressione di altri viottoli, per cui nuovi utenti si riverserebbero sulla strada vicinale, non costituisce un nuovo peso od una servitù

imposta indebitamente e gratuitamente sulla proprietà individuale dei controricorrenti. Ad ogni modo ciò fa parte del provvedimento di diritto pubblico di convenienza del ristabilimento complessivo delle comunicazioni interrotte dalle opere dell'impresa, attribuito esclusivamente al potere amministrativo.

Le maggiori spese di manutenzione, se vere, sono una conseguenza del novello stato dei luoghi e dovevano costituire un elemento del giudizio sulla convenienza del ristabilimento della comunicazione nel modo come fu deliberato dal potere amministrativo. Questa, come le altre concernenti gli asserti deturpamenti della strada e deprezzamento dei fondi, sono questioni, che non si possono decidere dall'autorità giudiziaria, senza sindacare l'assorbente deliberazione amministrativa di convenienza del modo di ristabilimento, a cui sono attinenti.

Nei rapporti specialmente di un'opera pubblica eseguita nell'interesse della collettività, come non si può pretendere che i vicini proprietari (salvo casi espressamente dalla legge determinati, art. 41 legge sulle espropriazioni) scontino i vantaggi, che ne ritraggono, così è inammissibile l'indennizzo a favore di chi resti privato di un utile, che non derivi da un vero e proprio diritto subbiettivo patrimoniale, come è statuito testualmente nel 1° capoverso dell'art. 46 detta legge.

La sentenza (1) ha confuso la privazione delle utilità (che per altro è sempre largamente compensata dal nuovo fatto della vicinanza di una strada ferrata) con l'onere di una servitù o col danno permanente derivante dalla perdita o dalla diminuzione di un diritto di cui al citato art. 46. Per la evidente insussistenza di un diritto subbiettivo la domanda è assolutamente improponibile davanti l'autorità giudiziaria e ne consegue la incompetenza dell'autorità medesima. Ai fini della competenza non hanno importanza neppure i fatti che vi sarebbero state modificazioni e varianti, anche dopo la citazione (perchè deliberate dalla pubblica Amministrazione) e che sarebbero stati per l'oggetto indennizzati altri proprietari interessati.

Quindi in accoglimento del 1° motivo (che assorbe gli altri) si deve cassare la sentenza senza rinvio. (Art. 514, n. 1, proc. civ.).

---

(1) Sentenza 12-14 ottobre 1915 della Corte d'Appello di Casale Monferrato.

Errata-corrige

Circolare n. 62 (M) pubblicata nel Bollettino ufficiale numero 37/1917: al richiamo (1) Circoscrizione dei Corpi d'armata, modificare la sede del 4° Corpo in « *Genova* » anzichè « Piacenza ».

Nell'errata corrige inserita nel Bollettino ufficiale n. 41/1917, in luogo « del decreto Luogotenenziale 9 agosto 1917, n. 1465 » devesi dire « del *decreto Luogotenenziale* 26 *agosto* 1917, *n*. 1475 ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 45

8 NOVEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, novembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — **Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata***

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

(*Per memoria*).

Decreto Luogotenenziale 4 *ottobre* 1917, *n.* 1734, *che estende la tariffa ridotta in uso per gli impiegati civili dello Stato ai viaggi degli ex militari che hanno perduta completamente la vista in conseguenza di ferite riportate in guerra, e a quelli delle persone che li accompagnano* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Visto l'art. 3 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli della guerra, della marina, delle finanze, del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere, sulle linee ferroviarie e di navigazione da essa esercitate, la tariffa ridotta in uso per gli impiegati civili dello Stato, per i viaggi degli ex-militari che hanno perduto completamente la vista in conseguenza di ferite riportate in guerra e per quelli delle persone che li accompagnano.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 ottobre 1917, n. 256.

Non sarà ammessa al godimento della concessione più di una persona di accompagnamento per ogni cieco.

La concessione è limitata a quattro viaggi di corsa semplice all'anno.

Le norme e modalità per l'applicazione della concessione verranno stabilite dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI — GIARDINO — DEL BONO — MEDA — CARCANO — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 *ottobre* 1917, *n.* 1733, *che estende nel caso di morte per atti di guerra, il trattamento d'indennità, previsto dal decreto Luogotenenziale* 2 *settembre* 1917, *n.* 1392, *al personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e a quello ferroviario dell'Amministrazione medesima* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari in caso di guerra;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 ottobre 1917, n. 256.

Visto il Nostro decreto 2 settembre 1917, n. 1392, riguardante il trattamento economico degli equipaggi delle navi mercantili nazionali, requisite, sequestrate o noleggiate per servizio dello Stato;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato adibito ai piroscafi per la navigazione sullo stretto di Messina ed ai servizi costieri della Sardegna, ed a quello ferroviario della Amministrazione medesima trovantesi sui detti piroscafi per ragioni di servizio, sono estese, nel caso di morte per atti di guerra, le disposizioni dell'art. 5 del succitato Nostro decreto 2 settembre 1917, n. 1392, circa il trattamento di indennità.

La equiparazione delle qualifiche del personale navigante e ferroviario, per gli effetti della applicazione della disposizione del precedente comma al personale ferroviario, sarà stabilita dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Per tutto il personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per quello ferroviario in servizio come sopra, quando la vedova ed i figli minori abbiano diritto a conseguire per la morte del marito o del padre, avvenuta in conseguenza di atti di guerra, oltre il trattamento d'indennità indicato nel precedente articolo, anche la pensione eccezionale di cui la legge (testo unico) 22 aprile 1909, n. 229, la percentuale di supplemento eccezionale di pensione è assegnata soltanto per la parte eventualmente eccedente la rendita vitalizia vedovile o temporanea durante la minore età, costituita con la indennità e determinata

mediante le tabelle di cui all'art. 36 del predetto testo unico 22 aprile 1909, n. 229.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 142. (M. C.).

Servizio merci a g. v. nelle stazioni di Roma S. Lorenzo e Roma Termini.

(Vedi ordine di servizio N. 86 e 103-1917).

A modificazione delle disposizioni impartite con l'Ordine di servizio n. 86-1917 restano provvisoriamente modificate come appresso le facoltà per il servizio a G. V. nelle stazioni di Roma San Lorenzo e Roma Termini:

Roma S. Lorenzo, abilitata ai trasporti da e per le linee di Orte e Sulmona, esclusi quelli da eseguirsi coi treni diretti ed accelerati.

Roma Termini, esclusa:

1° dai trasporti in dettaglio in partenza, eccezione fatta per quelli destinati a stazioni delle Ferrovie Secondarie Romane e per quelli di merci deperibili fino a 50 kg. per collo da eseguirsi coi treni diretti e accelerati;

2° dai trasporti in dettaglio in arrivo dalle linee di Orte e Sulmona, eccettuati quelli da eseguirsi coi treni diretti ed accelerati.

Di quanto sopra si dovrà prendere nota nel « Prontuario delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » e nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 143. (C.).

Facilitazioni di viaggio alle famiglie degli ufficiali che non abbiano diritto a riduzione ed alle famiglie non indigenti di militari di truppa degenti negli ospedali del Regno.

(Vedi ordini di servizio N. 144-1916 e 51-1917).

Per i viaggi delle persone appartenenti alle famiglie sopraindicate residenti in località ove non sianvi autorità militari autorizzate a rilasciare le richieste mod. *D*, è stato ammesso che i comandi dell'arma dei reali carabinieri o, in difetto, i sindaci dei comuni possano rilasciare (previa presentazione — da parte degli interessati — della lettera o del telegramma dell'autorità medico-militare richiedente la visita dei congiunti) una dichiarazione in carta semplice convalidata col timbro dell'ufficio, in cui siano indicati lo scopo del viaggio, il nome e cognome delle persone che lo effettuano, e le località in cui queste devono recarsi.

Tale dichiarazione, agli effetti delle facilitazioni di viaggio, sarà da accettarsi, in sostituzione della richiesta mod. *D*, dalle stazioni di partenza per il rilascio del relativo biglietto a tariffa differenziale *C*. Come documento d'identificazione servirà il telegramma o lettera di cui sopra.

Le disposizioni predette valgono per il viaggio di andata; per quello di ritorno sono da osservarsi sempre le disposizioni contenute nell'Ordine di servizio n. 144-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 144. (R.).

Firma dei mandati e dei ruoli paga.

Premesso che i Servizi Trazione, Veicoli, Approvvigionamenti e Costruzioni, l'Esercizio Navigazione e l'Esercizio Ferrovie Secondarie della Sicilia, inviano direttamente ai competenti Uffici

di Ragioneria i mandati di pagamento e di introito, si prescrive, per motivi di uniformità e di speditezza, che analogamente provvedano, a partire dal 1° gennaio 1918, anche i Servizi Movimento, Lavori, Segretariato, Legale, Sanitario, Personale e Commerciale.

In conseguenza l'art. 8 dell'Istruzione n. 2-1906 viene modificato come risulta dall'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Allegato all'ordine di servizio N. 144–1917.

Modificazione all'Istruzione N. 2-1906
del Servizio Ragioneria.

Art. 8.

Firma dei mandati e dei ruoli paga.

I mandati di pagamento e d'introito ed i ruoli paga sono firmati dai capi dei Servizi, dei Compartimenti, delle Unità speciali, delle Divisioni e degli uffici emittenti e trasmessi direttamente ai competenti uffici di Ragioneria per la revisione, registrazione a riassunto, vidimazione ed inoltro alla Cassa.

È fatta eccezione pei ruoli del personale delle officine dipendenti dai servizi Trazione e Veicoli pei quali si segue la procedura tracciata all'articolo 108 della presente istruzione.

L'invio dei mandati e dei ruoli si deve fare con mod. R. 88 in semplice esemplare, del quale gli uffici emittenti trattengono la tiratura su carta velina, e gli uffici di ragioneria, in segno di ricevuta, restituiscono completato il tagliando che nella nuova ristampa sarà annesso a detto mod. R. 88.

Ordine di servizio N. 145. (M. C.)

Servizio cumulativo con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide. Stazione di Ramazzano.

(Vedi ordine di servizio N. 237-1915).

La stazione di Ramazzano della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide è stata provvisoriamente disabilitata dai trasporti di merci, veicoli e bestiame.

Di conseguenza, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915), nella 1ª colonna del prospetto a pag. 90, di fianco al nome della stazione suddetta, dovrà praticarsi il richiamo (* * *) riportando in calce al prospetto stesso la corrispondente nota:

(* * *) *Provvisoriamente disabilitata dal servizio delle merci, dei veicoli e del bestiame.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 76. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi circolare N. 72-1917).

A seguito della circolare n. 72 del corrente anno, si riporta l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica. I Comuni sospetti sono segnati con asterisco.

È stato abrogato il decreto che dichiarava fillosserato il comune di Savignano di Romagna, che dovrà essere depennato dal precedente elenco.

LOMBARDIA.

Provincia di Brescia.

Circondario di Verolanuova. — Bassano Bresciano * — Cadignano * — Cignano * — Faverzano * — Milzano * — Offlaga * — Pontevico * — Quinzano d'Oglio * — S. Gervasio Bresciano * — Seniga * — Verolanuova *.

Provincia di Mantova.

Circondario di Bozzolo. — Rivarolo Mantovano.

Provincia di Pavia.

Circondario di Voghera. — Arena Po.

VENETO.

Provincia di Padova.

Circondario di Padova. — Padova.

Circondario di Camposampiero. — Campodarsego.

EMILIA.

Provincia di Forlì.

Circondario di Cesena. — S. Mauro di Romagna.

MARCHE.

Provincia di Ancona.

Circondario di Ancona. — Filottrano.

ABRUZZI.

Provincia di Chieti.

Circondario di Vasto. — San Salvo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 e 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
2ª	Delegato	**Lotufo** Enrico – ispettore princ. – Div. Mov. Reggio Calabria	**Lotufo** Enrico – ispettore princ. – Div. Mov. Napoli.
3ª	Delegato suppl.	**Pancani** Luigi – ispettore Rag. Comp. Firenze.	**Pancani** Luigi - ispettore – Rag. Comp. Napoli.
7ª	Delegato suppl.	**Cotroneo** Letterio – applic. Div. Veic. Palermo.	Il 1. 10. 917 riprende servizio perchè in licenza di convalescenza dalle armi. Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato l'aiut. applic. Vivona Simone delegato per la circoscrizione di Palermo.
7ª	Delegato	**Bancale** Emilio – applic. Div. Mov. Bari.	Revocato l'incarico di sostituire temporaneamente il delegato della circoscrizione di Palermo, in seguito al ritorno dalle armi del delegato supplente Cotroneo Letterio di detta circoscrizione.
7ª	Delegato suppl.	**Vasconi** Luigi – applic. – Uff. Contr. Prod. Verona.	**Vasconi** Luigi – applic. – Uff. Contr. Prod. Torino.
9ª	Delegato suppl.	**Franchini** Giacomo – portiere – Staz. Napoli P. M.	**Franchini** Giacomo – Capo sq. alle merci – Staz Napoli P. M.
10ª	Delegato suppl.	**Soligo** Pietro – segretario amministr. – Magazz. Vicenza.	**Soligo** Pietro – segret. amministr. – Servizio Approvvig. Roma Sede.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
10ª	Delegato	**Ronsisvalle** rag. Benedetto – capo magazz. 1º grado – Magazzino Palermo C.	**Ronsisvalle** rag. Benedetto – capo magazz. 1º grado – Taranto 17º Riparto.
10ª	Delegato	**Mandara** Raffaele – capo magazz. 2º grado – Magazzino Napoli.	**Mandara** Raffaele – capo magazz. 2º grado – Magazzino Messina.
11ª	Delegato suppl.	**Argento** Domenico – applic. – Dep. Comb. Paola.	**Argento** Domenico – applic. – Deposito Comb. Bari.
14ª	Delegato suppl.	**Ceglie** Andrea - capo sq. cantonieri – Sez. Lav. Campobasso.	**Ceglie** Andrea – sorvegliante della linea – Sez. Lav. Campobasso.
16ª	Delegato suppl.	**Ciocci** Italo – cantoniere – Sez. Lav. Roma Nord.	3. 3. 917. Destituito.
17ª	Delegato suppl.	**Negri** Alessandro – capo deposito di 2º grado – Dep. loc. Brescia.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato il capo deposito di 2º gr. Zariati Dante delegato per la circoscrizione di Reggio C.
22ª	Delegato	**Minuti** Oreste – operaio di 1ª cl. – Dep. loc. Verona.	14. 10 917. Nominato membro della Commissione consultiva compartimentale di Venezia per le case economiche dei ferrovieri.
23ª	Delegato suppl.	**Caggiano** Michele – manovale – Dep. loc. – Avellino.	**Caggiano** Michele – manovale – Staz. (traz.) Sicignano.
23ª	Delegato	**Simoncini** Eugenio – accenditore – Dep. loc. Firenze C. M.	**Simoncini** Eugenio – accenditore – Dep. loc. Firenze S. M. N.
24ª	Delegato	**Lamioni** Luciano – scritturale – Off. loc. Rimini.	**Lamioni** Luciano – aiut. appl. – Off. loc. Rimini.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
25ª	Delegato suppl.	**Soranzo** Arturo – manov. d'off. – Officina veic. Vicenza.	**Soranzo** Arturo – operaio di 2ª cl. – Officina veic. Vicenza.
27ª	Delegato	**Paladino** Giuseppe – capo staz. di 3º gr. – Staz. Corigliano.	**Paladino** Giuseppe – capo staz. 3º gr. – Staz. Scafati.
28ª	Delegato	**Marotta** Giuseppe – applicato – Staz. Benevento.	**Marotta** Giuseppe – applicato – Staz. Aversa.
28ª	Delegato	**Pecoraro** dott. Arturo – capo staz, 3º gr. – Staz. Pisa P. N.	**Pecoraro** dott. Arturo – capo staz. 3º gr. – Staz. Benevento P. R.
31ª	Delegato suppl.	**Selvatici** Gildo – aiutante applicato – Staz. Imola.	**Selvatici** Gildo – degradato – scritturale – Staz. Imola. Decaduto dal mandato.
37ª	Delegato suppl.	**Riva** Giuseppe – controllore viagg. – Milano.	**Riva** Giuseppe – controllore viagg. – Milano C, D. P. V.
38ª	Delegato suppl.	**Mileto** Silvio – capo condutt. – Paola D. P. V.	**Mileto** Silvio – capo condutt. – Roccella D. P. V.
41ª	Delegato suppl.	**Lazzarino** Giov. Batt. – sotto capo sq operai – Sez. Lav. Genova C.	**Lazzarino** Giov. Batt. – capo sq. operai – Sez. Lav. Genova C.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(171022) - **Silicato** Leonardo - manovale - Stazione Catania - soldato di fanteria - morto il 9 agosto 1916.

- **Puglisi** Francesco - manovale avv. - Staz. Catania Acquicella - soldato di fanteria - morto il 16 maggio 1917.

- **Turbini** Fioravante - manovale avv. - Stazione Pontremoli - soldato di fanteria - morto il 5 luglio 1917.

- **Sperduto** Michele - manovale avv. - Stazione Vinchiaturo - soldato del genio - morto il 21 agosto 1917.

(119220) - **Venturi** Amleto - portiere - Divizione Traz. Bologna - sergente di fanteria - morto il 21 agosto 1917.

- **Lasaponara** Pasquale - manovale avv. - Stazione Potenza B. - soldato di fanteria - morto il 3 settembre 1917.

(111316) - **Selleri** Aldo - disegnatore - Sezione Lavori Parma - tenente di fanteria - morto il 5 settembre 1917.

- **Morabito** Domenico - ormeggiatore avv. - Esercizio Navigazione - soldato di fanteria - morto l' 11 settembre 1917.

(146077) - **Perino** Paolo - applicato - Divisione Traz. Palermo - capitano di fant. - morto il 30 settembre 1917.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(175329) - **Gherardi** Antonio - guardia di stazione - Ferrara - soldato di fanteria - morto il 5 luglio 1917.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

- **Menis** geom. Mario - assistente avv. - Servizio Costruzioni - tenente del genio - morto il 19 agosto 1917.

(151717) - **Ciofi** Salvatore - portiere - Istituto Sperimentale - carabiniere - morto il 24 settembre 1917.

- **Galdi** Alfonso - manovale avv. - Stazione Pellezzano - soldato del genio - morto il 28 settembre 1917.

MORTI IN SERVIZIO VITTIME DEL DOVERE.

- **Caltagirone** Salvatore - fuochista avv. - Esercizio Navigazione - morto il 20 settembre 1917.

- **Donato** Antonino - fuochista avv. - Esercizio Navigazione - morto il 20 settembre 1917.

- **Rivieccio** Andrea - fuochista avv. - Esercizio Navigazione - morto il 20 settembre 1917.

- **Accardo** Giosuè - carbonaio avv. - Esercizio Navigazione - morto il 20 settembre 1917.

- **Leone** Stefano - carbonaio avv. - Esercizio Navigazione - morto il 20 settembre 1917.

- **Donato** Paolo - capo fuochista avv. - Esercizio Navigazione - morto l' 11 ottobre 1917.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 46

15 NOVEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma, novembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *ottobre* 1917, *n.* 1743, *che rettifica la dichiarazione di pubblica utilità di cui al decreto Luogotenenziale* 1° *luglio* 1917, *n.* 1105, *pubblicato nella Gazzetta ufficiale del* 19 *luglio* 1917, *n.* 170 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sull'espropriazione per causa di pubblica utilità;

Vista la legge 18 dicembre 1879, n. 5188, che approva alcune modificazioni a quella citata;

Visto il decreto Luogotenenziale 1° luglio 1917, n. 1105 (pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 luglio 1917, n. 170), col quale è stata dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione da parte della « Società anonima italiana G. Ansaldo e C. » di un raccordo ferroviario tra gli stabilimenti ausiliari « Cantieri officine Savoia » di essa Società, siti in comune di Cornigliano Ligure e la linea ferroviaria Genova-Novi Ligure, con derivazione dall'esistente binario di raccordo fra gli stabilimenti della Società stessa « Acciaierie e fonderie » pure situati in territorio di detto Comune, e la medesima linea Genova-Novi Ligure;

Ritenuto che nel citato decreto Luogotenenziale venne indicato che gli stabilimenti « Acciaierie e fonderie » della « Società anonima italiana G. Ansaldo e C. » sarebbero raccordati colla linea ferroviaria Genova-Novi Ligure mentre in effetti il raccordo deve eseguirsi tra i detti stabilimenti e la stazione ferroviaria di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 novembre 1917, n. 261.

Cornigliano Campi trovantesi lungo il binario industriale nella sponda destra del Polcevera;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le armi e munizioni:

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

La dichiarazione di pubblica utilità di cui al surrichiamato decreto Luogotenenziale è rettificata nel senso che deve intendersi fatta per la costruzione da parte della « Società anonima italiana G. Ansaldo e C. » di un raccordo ferroviario fra gli stabilimenti « Cantieri officine Savoia » di essa Società, siti in comune di Cornigliano Ligure, ed uno degli esistenti binari di allacciamento degli stabilimenti della Società stessa « Acciaierie e fonderie », pure situati in territorio di detto Comune, con la stazione ferroviaria di Cornigliano Campi del binario industriale nella sponda destra del Polcevera.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

DALLOLIO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 3 *novembre* 1917, *relativo alle gratificazioni in dipendenza delle economie sulle spese di personale.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visto l'art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310, concernente le gratificazioni (dividendo) da accordarsi al personale delle ferrovie dello Stato in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale;

Visto il decreto ministeriale 2 dicembre 1912;

Su proposta del Consiglio d' amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Art. 1.

Salve le eccezioni di cui agli articoli seguenti, il dividendo per l'esercizio 1916-17 sarà ripartito, come negli esercizi precedenti, fra gli agenti che in detto anno riportarono non meno di 76 punti di merito netti da deduzioni per assenze.

Le graticazioni individuali, da commisurarsi all'ammontare dello stipendio o della paga mensile col relativo soprassoldo della legge 13 aprile 1911, n. 310, e senza le modificazioni derivanti dall'applicazione delle disposizioni approvate col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, saranno graduate in modo da assegnare una quota a chi ha riportato 76 punti, aumentandole in proporzione dei punti fino ad assegnare tre quote a chi ha riportato il massimo di 120 punti.

Art. 2.

Agli agenti che nel 1916-17 prestarono servizio almeno 30 giorni sulla linea Brescia-Venezia e sulle linee al nord della me-

desima, sia come residenti che in missione continuativa per sussidio o surrogazione di personale, la gratificazione — liquidata con le norme di cui all'articolo precedente — sarà aumentata di un ventiquattresimo per ogni mese di servizio prestato come sopra, arrotondando ad un mese la frazione di 15 giorni o più e trascurando quelle inferiori.

Art. 3.

Agli agenti sotto le armi che prestarono servizio ferroviario nel 1916-17, quando durante tale servizio abbiano conseguito una votazione mensile media, lorda, non inferiore ad un dodicesimo di 76 punti, è corrisposta una gratificazione pari al pro-rata corrispondente ai giorni di servizio ferroviario prestato.

Dato a Roma, li 3 novembre 1917.

Il Ministro
RICCARDO BIANCHI.

ORDINANZA *del Commissario generale per i combustibili nazionali 6 novembre* 1917, *relativa all'uso del carbone vegetale* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE
PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visto il decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215;
Ritenuto che il carbone vegetale è spesso oggetto d'incetta e spesso è sottratto agli usi domestici o di assoluta necessità per essere destinato ad usi pei quali possono essere adoperati altri combustibili:

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 7 novembre 1917, n. 262.

Ordina:

Art. 1.

Il carbone vegetale è riservato:

a) agli usi domestici;

b) agli usi industriali ed agricoli limitatamente ai casi di assoluta necessità pei quali non sia possibile la sostituzione d'altro combustibile anche di costo maggiore.

Art. 2.

Entro il 30 novembre corrente le industrie di cui al precedente articolo, lett. *b*), debbono munirsi d'una dichiarazione dei rispettivi Comitati regionali di mobilitazione industriale constatante;

a) la necessità assoluta di servirsi di carbone vegetale;

b) la quantità minima mensilmente occorrente;

c) la scorta di cui sono provviste a fine novembre.

Delle dichiarazioni rilasciate ciascun Comitato deve rimettere copia al Commissario generale entro il 5 dicembre p. v. insieme ad un elenco riassuntivo.

Agl'industriali che non sono provvisti di tale dichiarazione è fatto espresso divieto di servirsi di carbone vegetale.

Art. 3.

Dalle stazioni ferroviarie e tramviarie, dai porti marittimi, lacuali e fluviali e dai centri di produzione nessuna spedizione di carbone vegetale può avere effetto senza l'autorizzazione del Commissario generale.

Le autorizzazioni sono date anche per telegramma o per singola spedizione o per un complesso di spedizioni esclusivamente dal Commissario generale:

a) alla Delegazione dei trasporti militari per le spedizioni dirette ai Comuni, Federazioni o Consorzi granari, enti di consumo, ed altri enti riconosciuti ai sensi ed agli effetti del decreto

Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215, venendo tali spedizioni considerate trasporti militari a norma dell'art. 7 del decreto Luogotenenziale 26 aprile 1917, n. 696;

b) direttamente ai capi stazione e capitani di porto per le altre spedizioni su ferrovie, tramvie e linee di navigazione;

c) direttamente agli speditori per i trasporti su strade ordinarie.

Nei casi di trasporto su via ordinaria la merce deve essere accompagnata dal certificato, lettera o telegramma di autorizzazione.

Art. 4.

Le infrazioni alle disposizioni della presente ordinanza sono punite a norma dell'art. 7 del decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215.

Roma, 6 novembre 1917.

Il Commissario generale: De Vito.

COMUNICATI

Circolare.

Ai Signori capi dei Servizi e delle unità speciali.
Ai Signori capi di Compartimento.

Come già da tre anni a questa parte, anche nell'attuale difficile momento il personale ferroviario tutto ha risposto alla fiducia del Governo, dell'Amministrazione e del Paese con rigido sentimento della disciplina e del dovere.

È quindi con intima e sincera soddisfazione che io mi affretto a portare a conoscenza delle SS. LL. quanto da S. E. il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari mi è stato comunicato con la lettera 9 corrente che qui trascrivo:

« Ho segnalato al Consiglio dei ministri l'opera che, nelle at-
« tuali gravi contingenze, il personale ferroviario ha prestato e
« presta su tutte le linee della rete in genere, ed in ispecie su
« quelle in zona di guerra e percorse dai grandi trasporti, prov-
« vedendo con coraggio ed abnegazione a tutte le esigenze del ser-
« vizio, anche in mezzo a disagi e pericoli non lievi, specialmente
« sulle linee e nelle stazioni a contatto col nemico.

« Il Consiglio ha preso atto con vivo compiacimento della mia
« comunicazione e mi ha incaricato di far giungere a tutto il per-
« sonale la parola di plauso del Governo.

« Lieto che anche in questa dolorosa occasione i ferrovieri di
« ogni grado abbiano compiuto regolarmente ed efficacemente il
« proprio dovere, prego la S. V. Ill.ma di accogliere e di comuni-
« care ai suoi dipendenti il plauso del Governo come riconosci-
« mento dell'opera prestata e come sprone a perseverarvi, con fede
« costante e sempre rinnovata fermezza. Il ministro f.to Bianchi ».

Per mia parte non mancai di riferire anche al Consiglio di amministrazione tutto quanto ritenni doveroso fosse noto circa l'opera calma, intelligente e coraggiosa prestata dai nostri funzionari ed agenti, in mezzo a pericoli, difficoltà e disagi senza

numero. E l'alto Consesso, con deliberazione 7 corrente, m'incaricò di farmi interprete del suo plauso all'intero personale, il cui contegno ha dimostrato ancora una volta di qual saldo e disciplinato organismo possa oggi disporre l'Amministrazione dello Stato.

Sono sicuro che la parola di lode del Governo e del Consiglio di amministrazione, alla quale aggiungo la mia cordiale e sentita, sarà premio gradito e incitamento a nuove benemerenze per tutto il dipendente personale, cui prego le SS. LL. comunicare la presente.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di ottobre 1917, la somma di L. 88,780, di cui L. 30,000 sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale della Associazione italiana della Croce rossa, previa detrazione di lire 750 che si sono versate all'opera dello « scaldarancio » e L. 58,780 sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 all'ottobre 1917, la somma di L. 2,974,800.

Si porta a conoscenza del pesonale interessato che il Consiglio d'amministrazione ha approvato nella somma di L. 8,745,654 l'importo delle gratificazioni (dividendo) in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale nell'esercizio 1916-17 (art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310).

Il dividendo sarà ripartito in conformità delle disposizioni approvate da S. E. il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari con suo decreto del 3 novembre pubblicato nel presente bollettino.

Ordine di servizio N. 146. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo ferrovieri » di Tivoli è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'Ordine di servizio numero 167-1911.

Il nome della predetta Società cooperativa deve, pertanto. essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Inoltre nell'elenco delle merci ammesse a fruire della riduzione del 50 %, di cui l'art. 2 del citato regolamento, deve essere aggiunta la voce « *segatura di legno* » con effetto dalla data del presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 147. (C.).

Servizio cumulativo col Lago Maggiore, con le ferrovie Massa Marittima-Follonica Porto, Mandela-Subiaco, di Valle Brembana e Cancello-Benevento.

AUMENTI DI TARIFFA.

A partire dal 19 novembre 1917, pei trasporti in servizio cumulativo con l'impresa di navigazione sul Lago Maggiore e con le ferrovie Massa Marittima-Follonica porto e Mandela-Subiaco avranno effetto i seguenti aumenti di tariffa:

I. — Lago maggiore.

a) *Trasporti di bagagli e velocipedi.*

Nel prospetto allegato n. 1 si indicano i nuovi prezzi da riscuotere pei trasporti in servizio cumulativo di bagagli e velocipedi a tariffa ordinaria. Questo prospetto sostituisce l'allegato n. 13 all'Ordine di servizio n. 193-1916.

b) *Trasporti di numerario, merci a grande e piccola velocità, veicoli e bestiame.*

L'aumento del 25 %, di cui il comma *b*) della parte III dell'Ordine di servizio n. 193-1916, è elevato al 35 %.

È fatta eccezione:

a) per i trasporti a collettame di grano, granoturco, farine e semolini, i quali sono soggetti all'aumento del 25 %;

b) per i trasporti a carro completo, o considerati come tali, di grano, granoturco, farine e semolini, i quali vanno soggetti all'aumento del 10 %;

c) per i trasporti a carro completo, o considerati come tali, di derrate di prima necessità, di carbon fossile e relativi surrogati che sono soggetti all'aumento del 25 %.

Le tasse minime per spedizione ed i prezzi pel trasporto dei piccoli colli a grande velocità, indicati nel foglio di modificazioni e nella tariffa-prontuario menzionati nel punto 7 dell'Ordine di servizio n. 122-1916, sono così modificati:

Numerario, carte-valori e preziosi . . . . . . L. 1.05

Spedizioni di un sol collo a grande velocità:

Fino a kg. 10 . . . . » 0.50
Da oltre 10 a 20 kg. . . . . » 0.65
Merci e bozzoli a grande velocità . . . . . . » 0.90

Merci e bozzoli a piccola velocità:

Transito di Arona . . . . » 0.65
Transiti di Laveno e Luino (pei quali il servizio cumulativo è attualmente sospeso) . . . . » 0.75

Nell'estratto — edizione 1° luglio 1901 — delle tariffe e condizioni dei trasporti bagagli e merci a grande e piccola velocità sul Lago Maggiore sono da fare le modificazioni seguenti:

art. 75 — la tassa di pesatura è elevata da cent. 10 a centesimi 15 per quintale indivisibile, e se trattasi di merci in grosse partite da cent. 10 a cent. 15 per ogni pesata con il minimo di lire 2 per spedizione;

art. 79 — la provvigione minima sulle spese anticipate è elevata da cent. 10 a cent. 15 per spedizione.

II. — Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.

Trasporti a grande velocità e a piccola velocità accelerata e ordinaria.

L'aumento del 10 %, di cui il comma *b*) della parte II dell'ordine di servizio n. 49-1917, è elevato al 15 %, esclusi sempre i trasporti a carro completo composti delle merci di cui ai punti 1°, 2° e 3° del detto comma.

III. — Ferrovia Mandela-Subiaco.

Trasporti di viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta.

Nel prospetto « allegato n. 2 » si indicano i nuovi prezzi da riscuotere pei trasporti dei viaggiatori in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

Tale prospetto (nel quale si riportano anche i prezzi pei bagagli) sostituisce l'allegato n. 3 all'Ordine di servizio n. 72-1917.

IV. — Ferrovia elettrica di Valle Brembana.

Trasporti di viaggiatori.

Essendo stata ammessa la riscossione di una sopratassa di centesimi cinque per ogni biglietto, in aggiunta a quelle di cui il comma *a*) della parte I dell'Ordine di servizio n. 59-1917, sono da riscuotersi, per conto della ferrovia di Valle Brembana, *per ogni viaggiatore,* con biglietto sia a tariffa ordinaria che a tariffa

ridotta, le soprattasse progressive appresso indicate, da computarsi soltanto sulla quota della ferrovia stessa:

L. 0.10 per ciascun biglietto da L. 0.55 fino a L. 1
» 0.15 » » » » » 1.05 » » » 2
» 0.20 » » » » » 2.05 in poi.

Tali soprattasse si riscuoteranno:

1) per i biglietti a destinazione fissa secondo le istruzioni che il controllo viaggiatori e bagagli di Firenze impartirà direttamente alle stazioni ed agenzie interessate;

2) per i biglietti a tariffa ridotta, in aumento alle quote indicate nell'allegato n. 9 all'Ordine di servizio n. 193/1916, seguendo — circa la loro indicazione sui biglietti — le stesse modalità stabilite nell'Ordine di servizio n. 120-1916 per le soprattasse delle ferrovie dello Stato.

V. — Ferrovia Cancello-Benevento.

Trasporti a grande velocità e piccola velocità accelerata e ordinaria.

L'aumento del 55 %, di cui il comma *d*) della parte II dell'Ordine di servizio n. 121-1917, è elevato al 63 %.

Tale aumento deve essere calcolato sulle tasse di porto e sui diritti fissi.

Pei trasporti sia a collettame che a carro completo di *grano, granoturco, farine e semolini* e per quelli, pure tanto a collettame quanto a carro completo, di *carbone fossile, legna da ardere, lignite, carni fresche macellate, formaggi, grassi, lardo, latte, legumi, olii mangerecci, ortaglie e verdure, pane, paste da vermicellaio, patate, pesci, riso, uova* devono essere applicati, rispettivamente gli aumenti del 18 % e del 33 %, in luogo di quelli del 10 % e 25 % indicati nel menzionato comma.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato N. 1 all'ordine di servizio N. 147-1917.

Lago Maggiore.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli e dei velocipedi a tariffa ordinaria è ammesso da e per tutte le stazioni della rete dello Stato. Pei viaggiatori, servizio cumulativo limitato.

BAGAGLI E VELOCIPEDI.

Quote relative al percorso lacuale, dai transiti di Arona e di Laveno. (*).

Dal transito di **Arona** alle stazioni sottoindicate o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi per macchina	Tandems Triplettes Carrozzelle per pezzo
Angera	2	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Arona	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ascona	70	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.00	1.10	1.45
Baveno	23	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Belgirate	11													
Brissago	63													
Cannero	46													
Cannobio	56	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.—	1.10	1.45
Germignaga	48													
Ghiffa	36													
Intra	31													
Isola Bella	20	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Isola Superiore	20													
Laveno	36	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.—	1.10	1.45
Lesa	9	1.15	1.15	1.15	1 15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Locarno	75													
Luino	50													
Maccagno Inferiore	55	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31 —	1.10	1.45
Maccagno Superiore	56													
Magadino	75													
Meina	4	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Oggebbio	41													
Pallanza	27	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.—	1.10	1.45
Porto Valtravaglia	43													
Ranzo	70													
Stresa	18	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Suna	27	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.00	1.10	1.45

(1) Tassa minima per spedizione bagagli L. 1.15.

(*) Il servizio cumulativo per il transito di Laveno è attualmente sospeso.

N. B. — Nei suindicati prezzi è compresa la tassa di trasbordo.

Segue: *Allegato N.* 1.

Dal transito di **Laveno** alle stazioni sottoindicate o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi per macchina	Tandems Triplettes Carrozzelle per pezzo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Angera	36													
Arona	36	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.—	1.10	1.45
Ascona	40													
Baveno	16	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Belgirate	26	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.—	1.10	1.45
Brissago	33													
Cannero	20	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Cannobio	26	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.—	1.10	1.45
Germignaga	16													
Ghiffa	10													
Intra	5	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Isola Bella	16													
Isola Superiore	16													
Laveno	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Lesa	27	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.—	1.10	1.45
Locarno	44													
Luino	18													
Maccagno Inferiore	22	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Maccagno Superiore	23													
Magadino	44	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.—	1.10	1.45
Meina	32													
Oggebbio	15													
Pallanza	9	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Porto Valtravaglia	9													
Ranzo	40	1.15	1.15	1.15	1.25	1.55	1.90	2.20	2.50	2.80	3.10	31.—	1.10	1.45
Stresa	18	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.25	1.40	1.55	1.75	17.22	1.10	1.45
Suna	11													

(1) Tassa minima per spedizione bagagli L. 1.15.

N. B. — Nei suindicati prezzi è compresa la tassa di trasbordo.

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 147-1917.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Mandela-Subiaco pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento dei trasporti militari.

STAZIONI	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
						pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog.	
	km.	I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Anticoli Roviano . . .	8	0.90	0.70	0.45	0.35	0.40	0.35	0.25	0.40	0.35	0.25	2.803	2.730
Marano Agosta	13	1.50	1.05	0.65	0.55	0.65	0.50	0.30	0.65	0.50	0.30	4.554	4.436
Rocca Canterano . . .	18	2.05	1.45	0.95	0.75	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45	6.306	6.143
Subiaco	23	2.65	1.80	1.15	0.95	1.15	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.057	7.849

Tasse minime per spedizione pel trasporto di bagagli:

L. 1.15 per la concessione speciale A.
» 0.85 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.80 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Circolare N. 77. (M. V. C.).

Circolazione carri di proprietà privata.

La Ditta *Fratelli Nobili,* che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri serbatoio da vino del gruppo Mv. 925,000, ha trasferita la propria sede da Milano a *Monza.*

Conseguentemente dovrà essere modificata l'intestazione della Ditta stessa a pag. 115 dell' « Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. », edizione 30 giugno 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 78. (M.).

Trasporti di carbone vegetale.

(Vedi circolare N. 62-1917).

In relazione all'ordinanza del Commissariato generale per i combustibili nazionali in data 6 novembre c. a. pubblicata nella parte prima del presente Bollettino, le stazioni non devono accettare trasporti di carbone vegetale che non siano richiesti:

a) dalle Delegazioni della Direzione Trasporti del R. Esercito direttamente o pel tramite delle dipendenti Commissioni militari di linea o rispettive Delegazioni, per le spedizioni dirette a Comuni, Federazioni e Consorzi granari, Enti di consumo ed altri Enti riconosciuti;

b) direttamente dal Commissariato generale per i combustibili nazionali per ogni altra spedizione.

Indipendentemente dalle prescrizioni sopra indicate, per i trasporti di carbone vegetale continuano a valere le disposizioni contenute nell'Ordine di servizio n. 103-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22 *ed ai controllori del materiale.*

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Fino a nuovo avviso la Ditta Agostino Accinelli del fu Paolo di Varazze, resta esclusa dal fare offerte nelle contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Riammissione alle gare. — Con decreto 19 ottobre 1917, n. 655, del ministro della guerra è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni la Società in accomandita semplice sotto la denominazione « Grandi magazzini generali di risparmio già Crescenzio di A. Bondì » gestita dai soci accomandatari Anselmo ed Enrico Castelnuovo e C. stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto 15 dicembre 1915 come da pubblicazione fatta nel bollettino n. 1-1916.

Negli eventuali futuri contratti da stipularsi con la prefata Società dovrà inserirsi la seguente clausola:

« Dal totale importo delle provviste di che trattasi, l'Ammi-
« nistrazione preleverà il 2.50 %, quale spettanza dei soci sudditi
« nemici facenti parte della Società in accomandita E. e A. Castel-
« nuovo e C. depositandolo nella Cassa depositi e prestiti ai sensi
« dell'art. 4 del decreto Luogotenenziale 15 aprile 1917, n. 463 ».

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Azione derivante dal contratto di trasporto - Sentenza definitiva soggetta ad appello - Prescrizione dell'azione.

Interrotta una breve prescrizione per effetto di domanda giudiziale, e questa rigettata od accolta, dalla pubblicazione della sentenza di rigetto o di accoglimento incomincia a decorrere un nuovo termine uguale a quello interrotto, ed il cui decorso prima della interposizione dell'appello estingue l'azione esperita.

CASSAZIONE NAPOLI — 28 agosto-15 settembre 1917 (*Est.* Jandoli) — Ferrovie dello Stato c. Carabellese (1).

FATTO.

Cosimo Carabellese, quale cessionario delle ragioni della Ditta Giacomo Costa, con atto 7 marzo 1912 convenne innanzi il pretore di Bisceglie l'Amministrazione ferroviaria dello Stato in persona del locale rappresentante capo stazione, per sentirla condannare al pagamento della somma di L. 440.32, ammontare di danni per avaria subìta nel trasporto dallo scalo ferroviario di Bisceglie a quello di destinazione di Sampierdarena di diciassette fusti di olio di uliva, dei quali uno spandente olio, con un peso di meno di chilogrammi 236.

Il pretore, con sentenza 15-19 agosto 1912, rigettate le eccezioni di carenza di azione e di prescrizione proposte dalle Ferrovie, accolse l'istanza del Carabellese.

Avverso tale sentenza le Ferrovie produssero appello, insistendo sulle dedotte eccezioni, ed il Tribunale di Trani, con sentenza 26 aprile 1913, limitava il suo esame a quello della carenza

(1) Cfr. Cass. Roma 22 giugno 1915 nel Boll. Uff. 1915-IV, 215.

di azione, e, ritenendo che la cessione dovesse provarsi coi mezzi di cui all'art. 44 Cod. comm., rinviava le parti dinanzi il pretore per lo espletamento del mezzo istruttorio e per gli ulteriori provvedimenti in merito e sulle spese.

Espletato il suddetto mezzo istruttorio, il suddetto pretore, con sentenza 26-29 gennaio 1914. riconoscendo nel Carabellese le qualità di legittimo cessionario, rigettò le eccezioni di carenza d'azione e di prescrizione proposte dalle Ferrovie, dichiarò compensate le spese, ed omise di pronunziare nel merito.

Da tale sentenza il Carabellese si appellò, perchè il pretore, avendo rigettate le eccezioni delle Ferrovie, avrebbe dovuto condannarle al pagamento della chiesta somma di L. 440.32, nonchè alle spese di tutti tre i giudizi. Lo stesso Tribunale di Trani, con sentenza del 14-23 marzo 1915, accolse il gravame, condannando le Ferrovie al pagamento della somma di L. 400 ed alle spese dei quattro giudizi. Quel magistrato respinse la eccezione di prescrizione, nuovamente proposta dalle Ferrovie, pel decorso di sei mesi dalla data della sentenza 26-29 gennaio 1914 a quella dell'atto di appello, 24 agosto 1914, perchè, a suo credere, si sarebbe dovuto prima eccepire la perenzione della istanza, dalla quale avrebbe potuto derivare la prescrizione; nel merito poi ritenne la responsabilità della avaria dell'Amministrazione ferroviaria, specialmente per la cattiva condizione di caricamento, essendo stato adoperato un carro di maggiore portata; e per la misura della liquidazione ammise dovesse applicarsi il prezzo convenuto nel giorno della reale ed effettiva consegna al destinatario, in base all'esibito certificato della Camera di commercio di Genova.

Tale pronunziato è stato dall'Amministrazione delle ferrovie denunziato per l'annullamento in base a due mezzi. Col primo si censura per non avere ammessa la prescrizione semestrale, chiesta non come conseguenza della perenzione, ma pel decorso di sei mesi dalla data della sentenza a quella dell'appello del Carabellese (29 gennaio-24 agosto 1914).

Col secondo mezzo si fa critica per la decisione del merito, in ordine alla responsabilità dell'avaria ed alla misura della liquidazione, dicendosi specialmente violati gli articoi 135 delle Tariffe generali e 5 di quelle speciali (all. *D* ed *E* alla legge 27 aprile 1885, n. 3048).

DIRITTO.

Osserva che il Carabellese lasciò trascorrere inutilmente, senza alcun atto di procedura, sei mesi dalla data della pubblicazione della sentenza del 26-29 gennaio 1914 — con la quale il pretore rigettò le eccezioni di carenza di azione e di prescrizione proposte dall'Amministrazione delle ferrovie, compensando le spese dei giudizi, ed omise di pronunziare sul merito, il quale gli era stato rinviato dal Tribunale — alla data della ripresa del giudizio col suo atto di appello, il 24 agosto successivo. Ora, essendo le azioni nascenti da contratto di trasporto ferroviario prescrittibile in sei mesi, ed essendo definitiva la detta sentenza, perchè con essa erasi esaurita l'istanza del Carabellese, senza pur toccare lo eventuale svolgimento dell'azione, e non essendo tale sentenza passata in cosa giudicata — ed in tal caso avrebbe avuto adito la prescrizione trentennale *dell'actio judicati* — rimaneva ancora in vita la prescrizione relativa all'azione originaria sperimentata, quella cioè dei sei mesi, e questo tempo era decorso dalla data della sentenza stessa a quella dell'appello, e la prescrizione semestrale dell'azione intentata si era quindi verificata.

Erroneamente perciò il giudice di merito rigettò la nuova eccezione di prescrizione proposta dalle Ferrovie, per il detto decorso di tempo dalla data della citata sentenza a quella dell'appello, sotto lo specioso motivo che la prescrizione si sarebbe potuta invocare se si fosse eccepita la perenzione della istanza, specialmente perchè la sentenza del gennaio 1914, essendo definitiva, non era più soggetta a perenzione, e dalla sua data la prescrizione riprese il suo corso, il quale si era già compiuto quando intervenne l'atto di appello, essendo trascorsi i sei mesi, come innanzi si notò.

È ormai incontroverso in dottrina e giurisprudenza che, interrotta una breve prescrizione per effetto di domanda giudiziale, e questa rigettata od anche accolta, dalla pubblicazione della sentenza di rigetto o di accoglimento, incomincia a decorrere un nuovo termine uguale a quello interrotto, ed il cui decorso, prima della interposizione dell'appello, estingue l'azione esperita, perchè la inattività deve essere produttiva di conseguenze in qualunque mo-

mento essa si verifichi, fintantochè non sia intervenuta la cosa giudicata, che dà vita alla prescrizione trentennale, producendo essa trasformazione del rapporto originario. E se questa inattività si verifica per un periodo qual'è dettato dalla legge per la speciale azione che non viene esercitata, anche dopo una sentenza definitiva, ancora impugnabile, la prescrizione si compie dopo trascorso dalla data della pubblicazione della sentenza, il detto periodo. Diversamente si verrebbe a consentire la eterna durata delle azioni contro i fondamenti principali della nostra legislazione.

L'azione del Carabellese, per mancanza della *res judicata*, conservava tuttora l'indole sua primitiva di azione dipendente dal contratto di trasporto, e quindi soggetta alla breve prescrizione semestrale.

Il Tribunale, quantunque dubitativamente, e non come la vera ragione della sua decisione, avrebbe ritenuto che una azione derivante da sentenza ancora passibile di gravame, si prescriveva col decorso massimo di trenta anni. Mostrò così di dissentire erroneamente da quello che oramai si può dire un *jus receptum*, che cioè un'azione non possa perdere l'indole sua agli effetti della prescrizione se non quando il titolo su cui si basa sia trasformato efficacemente e che questa trasformazione può derivare soltanto in base ad un giudizio irretrattabile, quale al certo non è la sentenza ancora soggetta a gravame. Soltanto di fronte al detto giudicato subentra l'*actio judicati*, modernamente detta azione di esecuzione, in luogo di quella originaria: senza il giudizio l'azione originaria conserva tutti i suoi elementi ad essa inerenti, compresi gli effetti della prescrizione. Ciò perchè, quando la lite è iniziata la prescrizione dell'azione dedotta in giudizio è interrotta, sorge un nuovo rapporto giuridico, quello che nasce dal processo, durante il quale il rapporto giuridico sostanziale su cui si agita la controversia rimane inalterato, e l'azione che forma oggetto della domanda non può cambiar natura fino al pronunziato irretrattabile, dal quale soltanto nasce la vera e propria azione per l'esecuzione, diversa da quella originaria, la quale è stata da esso trasformata.

Il primo mezzo del ricorso è quindi fondato e deve accogliersi con le conseguenze di legge, restando assorbito l'altro mezzo.

AVVERTENZA

Alla settima riga dell'alleg. *A* all'ordine di servizio n. 87-1916 cancellare le parole « *od al capo gestione autonomo* », ed in conseguenza ridurre al singolare il resto del periodo per la parte che si riferisce al capo stazione titolare.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 47

22 NOVEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, novembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 21 *ottobre* 1917, *n.* 1816, *col quale, durante il periodo della guerra, la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, è autorizzata a rilasciare carte temporanee di libera circolazione sulle ferrovie medesime, o biglietti gratuiti per un solo viaggio, a Missioni, rappresentanze e persone estere* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Vista la legge 9 luglio 1908, n. 406, riguardante la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio per talune categorie di persone sulle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Per la durata della guerra è data facoltà al ministro per i trasporti marittimi e ferroviari di autorizzare la Direzione generale delle ferrovie dello Stato a rilasciare carte temporanee di libera circolazione sulle ferrovie medesime, o biglietti gratuiti per un solo viaggio, a Missioni, rappresentanze e persone estere,

(1) **Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 novembre 1917, n. 270.**

alle quali, su richiesta od a giudizio esclusivo del presidente del Consiglio dei ministri, siano da agevolarsi i viaggi che in comitiva od anche isolatamente debbano compiere in Italia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 28 *ottobre* 1917, *n.* 1822, *col quale è autorizzato un prelevamento di L.* 21,794,623.22 *dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, da imputarsi al cap.* 22 *dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione medesima, per l'esercizio finanziario* 1916-17 *e da portarsi in aumento su taluni capitoli di spesa* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 novembre 1917, n. 269.

Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, depositato in conto corrente presso la Tesoreria centrale del Regno, presentava al 30 giugno u. s. una disponibilità di L. 51,794,623.22;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Dal fondo di riserva per le spese impreviste, depositato in conto corrente presso la Tesoreria centrale del Regno, a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione di lire ventuno milioni settecentonovantaquattromila seicentoventitre e centesimi ventidue (L. 21,794,623.22) da versarsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con imputazione al capitolo 22 dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1916-17 e da portarsi in aumento ai seguenti capitoli di spesa:

Cap.	2 —	Direzione generale - Forniture spese ed acquisti	L.	71,340.98
»	4 —	Servizio approvvigionamenti spese ed acquisti	»	131,096.26
»	5 —	Servizio movimento - Personale. .	»	240,437.22
»	6 —	Servizio movimento - Forniture, spese ed acquisti	»	1,469,365.37
»	10 —	Servizio commerciale - Forniture, spese ed acquisti	»	16,635.85
»	18 —	Servizio lavori - Forniture, spese ed acquisti	»	400,532.05
»	26 —	Esercizio navigazione - Indennizzi.	»	1,325.74
»	29 —	Esercizio navigazione - Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera	»	3,361,934.39

Cap. 29-bis	— Esercizio navigazione - Spese per i servizi di navigazione libera	»	7,208,326.25
» 31	— Navigazione Stretto di Messina - Forniture spese ed acquisti	»	420,948.55
» 32	— Consiglio generale Commissioni compartimentali del traffico e Commissioni diverse (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	»	10,193.99
» 34	— Imposte e tasse	»	1,508,679.49
» 35	— Contributo al fondo pensioni e sussidi	»	690,635.37
» 35-bis	— Contributo al fondo Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita	»	32,619.23
» 36	— Spese per assegni e indennità diverse al personale	»	154,232.89
» 39	— Oblazioni e sussidi al personale	»	347,696.63
» 40	— Spese per il servizio sanitario (articolo 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	»	359,073.01
» 46	— Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune colle altre Amministrazioni	»	107,833.34
» 48	— Spese eventuali	»	4,952,001.48
» 70	— Contributo per riduzioni tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	»	309,715.13
		L.	21,794,623.22

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento unitamente al rendiconto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 ottobre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

R. BIANCHI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *novembre* 1917, *n.* 1818, *che istituisce, nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, e per l'esercizio* 1917-918, *il cap.* 61-*VI, con lo stanziamento di lire sei milioni* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto, il decreto Luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1392, sul trattamento economico degli equipaggi delle navi mercantili nazionali requisite, sequestrate e noleggiate per servizio dello Stato;

Viste le leggi 19 luglio 1917, n. 1125, e 28 ottobre 1917, n. 1751;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 novembre 1917, n. 270.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1917-918 è istituito il capitolo n. 61-VI;

« Soprassoldo e indennità agli equipaggi delle navi mercantili requisite, sequestrate e noleggiate dallo Stato (decreto Luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1392) », con lo stanziamento di lire sei milioni (L. 6,000,000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 novembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 148. (M. C).

Servizio merci a Rispescia.

(Vedi ordine di servizio N. 137-1917).

In conseguenza dell'abilitazione del raddoppio Rispescia sulla linea Roma-Grosseto al servizio merci a piccola velocità ordinaria a carro completo, di cui all'ordine di servizio n. 137-1917, si devono riportare nelle pubblicazioni di servizio le aggiunte indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 148–1917.

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » di contro al nome di Rispescia (Raddoppio), a pag. 8, si dovrà cancellare la lettera B sostituendola col richiamo (11), ed a pag. 11 ai nomi delle stazioni di cui alla nota (11) si dovrà aggiungere quello di Rispescia.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 47, di contro al nome di Rispescia (Raddoppio) si dovrà trascrivere 107 (2) e 442 (2) rispettivamente nella penultima ed ultima colonna, ripristinando a piè della pagina stessa la nota:

(2) Distanza virtuale.

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, da valere per la tassazione dei trasporti merci, in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, a pag. 55 di contro al nome di Rispescia (numero progressivo 4) si dovrà esporre anche la distanza virtuale regolandosi nel modo seguente:

Per i prontuari delle stazioni di Ascoli Piceno, Civita Castellana Magliano, Fagnano Campana, Gallese, Marino del Tronto, Monsampolo del Tronto, Monteprandone, Offida Castel di Lama, Porto d'Ascoli, S. Demetrio dei Vestini, Sambenedetto del Tronto, Spinetoli Colli, Tortoreto Nereto, la distanza virtuale e il relativo istradamento per Rispescia dovranno essere rilevate dal seguente prospetto:

STAZIONI	Istradamenti	Distanze
Ascoli Piceno	88 – 74 – 165 – 54 – 10 – 97	509
Civita Castellana Magliano. .	135	259
Fagnano Campana.	160 – 135	400
Gallese	54 – 10 – 97	260
Marino del Tronto.	88 – 74 – 165 – 54 – 10 – 97	505
Monsampolo del Tronto . . .	88 – 74 – 165 – 54 – 10 – 97	490
Monteprandone	88 – 74 – 165 – 54 – 10 – 97	486
Offida Castel di Lama	88 – 74 – 165 – 54 – 10 – 97	497
Porto d'Ascoli.	88 – 74 – 165 – 54 – 10 – 97	481
S. Demetrio dei Vestini . . .	164 – 108 – 54 – 10 – 97	400
Sambenedetto del Tronto . .	88 – 74 – 165 – 54 – 10 – 97	476
Spinetoli Colli	88 – 74 – 165 – 54 – 10 – 97	493
Tortoreto Nereto	45 – 160 – 135	476

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 148-1917.*

Per i prontuari di tutte le altre stazioni della rete la distanza virtuale di cui trattasi dovrà essere uguale a quella indicata per Grosseto o per Alberese, a seconda che l'una o l'altra resulterà maggiore della distanza effettiva attualmente esposta per Rispescia nei prontuari stessi.

Di contro alla distanza virtuale per Rispescia si dovrà esporre il richiamo (2) riportando a piè di pagina la seguente nota:

(2) Distanza virtuale.

Circolare N. 79. (C.).

Servizio merci internazionale - Divieto di accettare la prescrizione di affrancazione per una parte del percorso, nelle lettere di vettura.

Alcune stazioni hanno accettato delle lettere di vettura internazionali, colla clausola « Franco di porto fino al confine », contrariamente alle disposizioni circa l'affrancazione parziale, per le quali lo speditore deve indicare sui detti documenti « in una somma determinata la parte delle tasse di trasporto che assume a suo carico ».

Si invitano perciò le stazioni a rifiutare le lettere di vettura contenenti la clausola suaccennata od altre consimili, facendo presenti in proposito allo speditore le disposizioni della Convenzione internazionale (art. 12 e § 1° (3) d. c.).

I transiti di confine, qualora ricevessero ancora delle lettere di vettura portanti irregolari clausole di affrancazione parziale, dovranno astenersi dall'aggiungervi d'ufficio la prescrizione « da ferrovia a ferrovia » ed inoltrare i relativi trasporti in servizio diretto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 80. (M.).

Compartimenti riservati.

(Vedi ordine di servizio N. 8 e circolare N. 15-1917).

In relazione al decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 4 del corrente anno, si avverte che nel caso in cui nel treno si trovi un mezzo compartimento,

con esso si dovrà soddisfare la concessione gratuita di compartimento riservato.

Quando invece nel treno non esistono mezzi compartimenti ed intervenga una richiesta di compartimento riservato gratuito, *deve essere avvertito il richiedente* che la concessione è fatta soltanto per la metà del compartimento. Pervenendo domanda di altro personaggio, gli sarà fatto posto nello stesso compartimento quando il viaggio sia comune per tutto o parte del percorso.

In eccezione a quanto sopra, non dovranno ammettersi altri viaggiatori nei compartimenti riservati per i Principi Reali e per i Presidenti del Senato, della Camera dei deputati e del Consiglio dei ministri.

Tutte le disposizioni vigenti per i compartimenti riservati gratuiti s'intendono valere per i mezzi compartimenti, salvo l'eccezione di cui al punto precedente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Infortuni sul lavoro - Azione per risarcimento pieno del danno - Sentenza penale di assolutoria di un guardiano ferroviario - Il preposto e l'art. 32 della legge speciale.

La sentenza penale che assolve *dalla imputazione di disastro, è comprensiva agli effetti dell'art. 32 Legge infortuni di tutte le conseguenze dannose del disastro stesso, siano esse lievi o gravi, al materiale o alle persone; e ciò quand'anche la sentenza stessa abbia condannato subordinatamente per pericolo di disastro.*

Il guardiano ferroviario a norma dei regolamenti delle strade ferrate è un semplice incaricato di un lavoro materiale sotto la dipendenza dei capisquadra e dei sorveglianti; egli quindi non riveste la qualità di preposto *e non può impegnare la responsabilità della Amministrazione ai sensi del detto art. 32* (1).

CORTE DI APPELLO DI MILANO — Sent. 16 luglio-14 agosto 1917 (*Est.* Antonioli) — Balossi c. Ferrovie Stato.

FATTO.

In uno scontro avvenuto il giorno 8 ottobre 1906 nella stazione ferroviaria di Milano tra il treno n. 5330 proveniente da Mortara con la macchina n. 244 in manovra, l'appellante Balossi Enrico, già capo conduttore alle dipendenze delle Ferrovie dello Stato ebbe a riportare la frattura del femore destro con conse-

(1) Ved. sentenze: Cassazione penale nel Boll. 1916-IV-227 e 231 — C. App. Messina, id. 1915-297 — C. App. Torino, id. 1917-183 — Tribunale Roma, id. 1917-222.

guente malattia durata 191 giorni ed indebolimento dell'arto corrispondente. Per tale fatto venne rinviato al giudizio della locale Corte d'Assise il guardiano ferroviario Giovanni Rivolta per rispondere al delitto di disastro in quanto per negligenza aveva omesso di apporre sul binario dei petardi destinati a segnalare la via chiusa quando per la fitta nebbia era impossibile scorgere l'ordinaria segnalazione del disco: ma i giurati, ad analogo quesito «se egli fosse colpevole, risposero di no». Risposero invece di *sì* al 2° quesito se il Rivolta fosse colpevole soltanto di aver fatto sorgere il pericolo di disastro, nonchè al 3° quesito che riflette la persona incaricata di un pubblico servizio: mentre ad un 4° quesito (in caso di risposta affermativa sul 1° e sul 2°) se cioè il Rivolta fosse colpevole di aver cagionata lesione involontaria a danno del Balossi, i giurati risposero di no.

In seguito a tale verdetto la Corte ritenne il Rivolta responsabile semplicemente del reato di avere fatto sorgere il pericolo di disastro per un possibile scontro e lo condannò alla mite pena di detenzione per mesi tre e giorni 26, alla multa di L. 145 ed ai danni da liquidarsi in separata sede.

Il Balossi, che intanto era stato collocato in pensione, si rivolse all'Amministrazione ferroviaria per ottenere il risarcimento del maggior danno da lui patito a sensi dell'art. 32 della legge sugli infortuni.

Ma l'Amministrazione, dopo qualche trattativa, rispondeva con una lettera di rifiuto, motivandola col dire che il guardiano Rivolta non era già stato condannato per la lesione riportata dal Balossi, ma unicamente per aver fatto sorgere il pericolo di un disastro.

Da ciò la citazione 17 agosto 1911 con la quale il Balossi conveniva l'Amministrazione delle ferrovie di Stato avanti il Tribunale di Milano per sentirla condannare a risarcirgli tutti i danni materiali e morali per l'infortunio di cui fu vittima.

Ma il Tribunale, con sentenza 26 marzo e 1° aprile 1913, assolse la convenuta dalle domande contro di lei proposte, condannando il Balossi alle spese.

Questi, sempre ammesso al gratuito patrocinio, con atto regolare 21 aprile 1917 appellava dalla sentenza del Tribunale.

DIRITTO.

L'appellata sentenza ha posto per base del suo motivato giudizio il verdetto dei giurati e più precisamente le risposte negative ai quesiti 1° e 4°, i quali escludono le imputabilità del Rivolta sia in ordine all'addebito dell'avvenuto disastro, sia riguardo alle lesioni riportate dal Balossi, ritenendolo colpevole soltanto di aver fatto sorgere il pericolo di un disastro. Se pertanto i giurati negarono che il Rivolta fosse colpevole delle lesioni riportate dal Balossi, il caso non poteva ricadere sotto la disposizione dell'articolo 32 della legge sugli infortuni, mancando una sentenza penale che stabilisca essere l'infortunio avvenuto per fatto a lui imputabile, ma vi ha anzi una sentenza che afferma perfettamente il contrario, che esclude nel guardiano ogni imputabilità in ordine a detto infortunio.

L'appellante trova che il ragionamento del Tribunale è fallace, qualora si consideri la natura del reato imputato al Rivolta e del reato per cui fu condannato. Tanto il reato di disastro, quanto quello di pericolo di disastro, come delitti contro l'incolumità pubblica, afferma la difesa del Balossi, comprendono in sè tutte quante le conseguenze dell'unico fatto illecito. Se per disastro si intende un considerevole complesso di eventi dannosi, non potrà considerarsi come tale un fatto illecito che pur potendo avere conseguenze pari al disastro, per circostanze fortuite ha determinato poco o nessun nocumento. Un simile fatto, pure destando l'allarme sociale, non poteva entrare nella stessa latitudine di pena comminata dal disastro. Ond'è che il legislatore ha contemplata la ipotesi del pericolo di disastro, il quale antologicamente comprende in sè la somma delle responsabilità di un determinato numero di eventi dannosi. Di guisa che si può avere l'ipotesi del pericolo di disastro anche quando vi è la morte di una o più persone e si può avere disastro anche quando, pur essendo considerevole il danno alle cose, non si è patito danno alle persone. Tale interpretazione dei reati di disastro e di pericolo di disastro che la Corte non sarebbe aliena dall'accettare, perchè risponde al concetto del comune linguaggio che riserva la parola disastro per

indicare un avvenimento improvviso, che per i gravi danni alle persone ed alle cose viene considerato da tutti non soltanto come una disgrazia per i singoli individui colpiti, ma come una pubblica calamità (FORMICA, *Scuola posit.*, pag. 631, 1913), non risponde però all'esegesi prevalentemente accolta dalla dottrina e dalla giurisprudenza. Pericolo di disastro in diritto è qualche cosa di essenzialmente diverso del disastro: i due termini non differenziano per la maggiore o minore gravità del danno, ma nella sostanza, giacchè, come disse ripetutamente la Cassazione Penale, « a concretare il pericolo di disastro basta la semplice potenzialità del danno determinato dalla gravità ed imminenza del pericolo, mentre a concretare il disastro occorre l'effettività del danno ». (Sentenza 5 febbraio 1917, *Foro Italiano*, pag. 229, 22 dicembre 1910, Legge 1911, pag. 651, 20 febbraio 1909, gius. penale 534).

Sicchè, nel linguaggio giuridico, quando la sentenza della Corte di Assise dichiarò il Rivolta non colpevole di disastro, avrebbe escluso il fatto per cui il Balossi ebbe a riportare le lesioni.

Ma quand'anche la Corte, ripetesi, avesse a considerare la tesi della difesa dell'appellante; che possa cioè aversi semplice pericolo di disastro con effettivo danno a cose ed a persone, non ancora le conclusioni dell'appellante potrebbero essere accettate, perchè la risposta negativa dei giurati alla questione quarta, riflettente il delitto di lesione personale colposa, ribadirebbe il concetto che per i giurati il Rivolta non è colpevole della lesione riportata dal Balossi, comunque possa essere a lui derivata.

In claris et expressis non intrat interpretatio.

Di fronte a così chiare ed esplicite risultanze del verdetto dei giurati, a che varrebbe indignarsi per la generica dichiarazione contenuta nel dispositivo della sentenza della Corte di Assise della condanna del Rivolta ai danni dipendenti dal reato per cui venne ritenuto colpevole verso chi di ragione nella misura di liquidarsi in separata sede? Essa non poteva e non può intendersi data in favore del Balossi, delle cui lesioni il Rivolta non era colpevole.

Considerato del resto che oltre alla mancanza della sentenza penale che ponga in essere nella relazione di causa ad effetto della

quale trae fondamento giuridico l'impunibilità perchè si possa far luogo alla responsabilità civile del proprietario o capo od esercente l'impresa di cui al capoverso dell'art. 32 della legge sugli infortuni, manca nel Rivolta anche l'altra condizione richiesta, cioè quella di preposto alla direzione o sorveglianza del lavoro. La questione del *preposto* ha formato oggetto di discussione in dottrina ed in giurisprudenza, ma basta risalire ai precedenti legislativi per persuadersi che ogni interpretazione estensiva del termine adoperato dalla legge sia da escludersi.

Invero l'art. 32 della legge sugli infortuni è in diretta relazione con l'art. 34, per il quale « i capi od esercenti le imprese o costruzioni di cui all'art. 1, dopo stipulata l'assicurazione o dopo aver provveduto ai termini degli art. 19 e 20, restano esonerati dalla responsabilità civile per gli infortuni ». L'uno e l'altro dei due ricordati articoli 32 e 34 sono coordinati al sistema organico e informatore della legge che l'assicurazione degli operai è insieme un onere e un obbligo dei capi od esercenti le imprese, industrie o costruzioni; e che come corrispettivo di tale obbligo, quando essi l'abbiano adempiuto, sono esonerati dalla responsabilità civile sugli infortuni del lavoro. Nella discussione del progetto di modificazione la Camera dei deputati aveva votato un emendamento (proposto dall'on. Pescetti) per il quale alle parole « *per fatto imputabile a coloro.....* » si aggiunsero le parole « *che sono incaricati dell'esecuzione* ». Ma ritornato al Senato il progetto, l'emendamento votato fu respinto per osservazione specialmente del relatore che con tale aggiunta s'estenderà grandemente la portata dell'articolo e che con l'emendamento si distruggeva il concetto informatore della legge, quello cioè che a corrispettivo dell'assicurazione l'industriale venisse alleviato dalle conseguenze della responsabilità civile; e che infine qualunque operaio può essere riguardato come incaricato dall'industriale per l'esecuzione del lavoro.

Ciò vuol dire chiaramente che si volle restringere la portata dell'articolo soltanto al caso contemplato « preposto alla direzione e sorveglianza » e non anche al caso prospettato dall'emendamento e cioè a quello « degli incaricati dell'esecuzione del lavoro ».

La difesa dell'appellante accenna alle funzioni di cantoniere

che richiedono oculatezza ed intelligenza maggiori di quelli di altri operai come da esempi che cita. La controparte alla sua volta si richiama ad un fascicolo (debitamente prodotto) « dell'istruzione per il personale di vigilanza della linea » ove all'art. 1 è detto: « La polizia, la sorveglianza e la manutenzione delle strade ferrate sono affidate ai guardiani, cantonieri ed alle donne guardabarriere *sotto la dipendenza di capi squadra e di sorveglianti* » per escludere nel Rivolta la qualità di preposto.

Osserva in proposito la Corte che non c'è un lavoro di fronte al quale non ce ne sia un altro più infimo, onde, a meno di materializzare il concetto di preposto, non si può estenderlo all'operaio, l'esecuzione del cui lavoro richieda un grado maggiore di discernimento e di diligenza che non quello di un altro. Non bisogna dimenticare che al Rivolta si era fatto carico di negligenza per aver omesso di porre sui binari della ferrovia i petardi per segnare che la linea era chiusa, rendendo la nebbia invisibile il disco. Egli, a meno che l'attività di un essere intelligente e libero si voglia parificare a quella di una macchina, non cessava di essere un operaio che doveva compiere un lavoro materiale.

Conseguentemente non può ravvisarsi nel Rivolta la qualifica di preposto che, come si esprime la Cassazione Penale, « deve attribuirsi soltanto a colui che può impartire ordini e dare disposizioni circa il modo con cui deve svolgersi e compiersi un determinato lavoro da altri » (10 giugno 1913, CIMA e BARIGOZZI, in *Foro ital.*, pag. 426), ed il Rivolta doveva appunto svolgere e compiere il suo materiale lavoro alla diretta dipendenza di capi squadra e sorveglianti. Per questo doppio ordine di considerazioni, l'appellata sentenza del Tribunale merita conferma. Non crede poi la Corte di dover e poter scendere alla domanda subordinata di ammissione di prove dedotte dalla difesa del Balossi per stabilire che questi ebbe a riportare la lesione in occasione del pericolo di disastro di cui fu tema la causa penale. La sentenza della Corte di Assise dà atto che i giurati con loro verdetto, *esclusa ogni altra ipotesi* (e quindi anche quello di essere stato causa della lesione riportata dal Balossi di cui fu tema il quesito 4°) ritennero il Rivolta soltanto colpevole di aver fatto sorgere il pericolo di disastro mediante un *possibile scontro,* con gravi conseguenze del treno proveniente da Mortara, con la macchina in manovra. Ora,

essendo la sentenza divenuta irrevocabile, il suo contenuto è diventato verità assoluta in faccia all'intera Società, *adversus omnes*, sicchè nessuno può mettere in dubbio ciò che la sentenza stessa ha irrevocabilmente accertato e però ricorre il caso dell'aforisma: *frustra probatur quod probatur non relevat.*

Poichè le spese seguono la soccombenza.

GIUDICA.

Rejetta ogni contraria istanza, eccezione e deduzione. Conferma l'appellata sentenza 26 marzo-1° aprile 1912 del Tribunale di Milano, resa tra le parti col carico nell'appellante delle spese di questo appello.

Infortunio occorso a militare addetto ai corsi d'istruzione ferroviaria - Irrisarcibilità secondo legge infortuni.

I militari, addetti ai corsi di istruzione ferroviaria per l'abilitazione al servizio dei deviatoi, delle manovre e dei freni, non possono essere considerati questi operai ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 del Testo Unico per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con R. D. 31 gennaio 1904, n. 51.

TRIBUNALE DI ROMA — Sent. 7-13 luglio 1917 (*Est.* Tomassi) — Corsi c. Ferrovie dello Stato.

DIRITTO.

Ritenuto che l'Amministrazione ferroviaria non nega in effetti che l'ex frenatore Corsi, nella località e giorno suddetti, nel marciare presso la linea, fu investito al dorso da un treno in arrivo, riportando per altro lesioni non gravi, guarite in giorni 30, senza altre conseguenze, giusta gli accertamenti dei sanitari, oppone

però pregiudizialmente il fatto che egli in quella contingenza non poteva considerarsi come operaio ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2 Legge infortuni, in quanto che la qualità di frenatori militare, e cioè di vero e proprio soldato, in attività di servizio, rivestita da lui, ne faceva non già un dipendente di essa Amministrazione deducente per effetto di un contratto di locazione di opera, ma un dipendente diretto dell'Autorità militare, in servizio comandato.

E l'eccezione è fondata.

Risulta, in vero, dagli atti che il Corsi, militare di leva della classe 1893, arruolato il 10 aprile 1913, ed assegnato il 21 settembre stesso anno al 29° Regg. artiglieria da campagna, fu poi nell'anno susseguente destinato al servizio ferroviario presso la stazione Roma-Termini, con l'attribuzione di frenatore militare.

Sicchè è certo che quando egli nel 10 ottobre 1914 fu colpito dall'infortunio, era bensì addetto al cennato servizio, però non in conseguenza di un contratto di locazione d'opera passato fra lui e l'Amministrazione ferroviaria, ma invece per ragione del servizio militare a cui era stato comandato, a scopo d'istruzione militare. Adempiva quindi ai propri obblighi di leva, come soldato ferroviere, in quella forma cioè che l'Autorità militare aveva creduto imporgli in vista delle sue speciali attitudini.

E per come risulta dall'esibito verbale di accordi 30 aprile 1910 fra il Ministero della guerra e le Ferrovie dello Stato, per l'attuazione di corsi d'istruzione per i militari di truppa, questi ultimi sono sotto la sorveglianza degli ufficiali e sottufficiali appositamente addetti, debbono indossare una speciale uniforme fornita dall'Amministrazione militare, e compiuto regolarmente il corso debbono rientrare ai rispettivi corpi per ultimarvi il servizio militare.

Non perdono, adunque, la loro veste di soldati per divenire dei ferrovieri, tanto vero che solo dopo il loro congedamento e non oltre i tre mesi da questo, l'Amministrazione si impegna di assumerli in servizio quando ne facciano domanda.

Risulta poi che il Corsi, posteriormente al suo infortunio, veniva nell'ottobre 1915 trasferito al 286° batt. M. T. e poi di nuovo nel 16 maggio 1916 tornava al 20° reggimento artiglieria di campagna.

Unica circostanza che potrebbe adombrare il concetto di operaio dell'Amministrazione ferroviaria si è quella che siffatti militari ricevono da quest'ultima un'indennità giornaliera in ragione del servizio che prestano (art. 8 del verbale di accordi suaccennato).

Ma quando si rifletta che trattasi di una ben meschina retribuzione del lavoro, la quale per i militari addetti alle stazioni può raggiungere il massimo di L. 1.80 (ivi compresa la quota di L. 0.30 da ritenersi dall'Amministrazione militare per maggior consumo di vestiario) e si rifletta altresì che l'indennità medesima è dovuta unicamente per accordi presi fra il Ministero della guerra e le Ferrovie dello Stato, e non già per forza di un contratto di locazione d'opera liberamente e direttamente stipulato fra queste e i detti militari, allora appare di tutta evidenza che mancava il vero sostrato giuridico (la locazione d'opera) per potersi affermare e riconoscere nei soldati ferrovieri la qualità di operai. Non è quindi applicabile alla specie la Legge infortuni, la quale questa qualità esplicitamente richiede all'art. 2. Non per questo però il caso disgraziato del Corsi non trova protezione nella legge, se egli potrà dimostrare che l'infermità da cui si dice affetto proviene da causa inerente al servizio comandato a cui attendeva.

Egli in tal caso avrebbe diritto a pensione a termini dell'articolo 17 del Testo Unico della legge sulle pensioni civili e militari. Ciò è esplicitamente detto al paragrafo 15 dell'Istruzione n. 2 (Servizio IV) pubblicata nel Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato (anno II, n. 5) del 4 febbraio 1909.

Ivi leggesi: « Per i militari destinati ai corsi d'istruzione sul servizio ferroviario . . . . . . colpiti da infortunio . . . . sulla denuncia mod. *D*-63 deve farsi opportuna correzione nella casella n. 4 con la seguente dicitura: Militare soggetto alle norme stabilite del Testo Unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70.

« Ai militari suddetti e loro famiglie nulla compete da parte dell'Amministrazione (ferroviaria) come indennità d' infortunio, nei casi d'inabilità temporanea permanente o per morte ».

E la stessa cosa è ripetuta all'art. 11 del summentovato verbale di accordi, che giova, trascrivere:

« Agli effetti della Legge emanata con R. decreto 31 gennaio « 1904, n. 51, i militari durante il tempo in cui prestano servizio

« ferroviario, saranno soggetti per le indennità loro spettanti in « seguito a ferite, infermità, lesioni o morte, riconosciute prove- « nienti da cause inerenti al servizio stesso, alle norme stabilite « dal Testo Unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, appro- « vato con R. decreto 21 gennaio 1895, n. 70 ».

E per le suesposte considerazioni, la domanda del Corsi, va dichiarata inammissibile, salvo a lui di far valere il diritto a pensione presso l'autorità competente.

Che le spese seguono la soccombenza.

P. Q. M. — Il Tribunale, uditi i procuratori delle parti, senza attendere ad ogni contraria istanza deduzioni ed eccezioni, dichiara inammissibile la domanda proposta da Corsi Vincenzo con atto 12 aprile 1917, riassunta il 25 maggio seguente contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e condanna il medesimo alla rifusione a quest'ultima delle spese del giudizio da liquidarsi dall'estensore della presente, una agli onorari d'avvocato, previo, per questi, il parere del Consiglio dell'Ordine.

Errata-corrige (1)

Nel decreto Luogotenenziale 20 settembre 1917, n. 1699, che esonera dalla tassa di concessione governativa la trascrizione dei contratti di pegno di navi o galleggianti, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 252, del 25 ottobre c. a. venne citato, tanto nelle premesse che nell'articolo, il decreto Luogotenenziale 8 giugno 1916, n. 757, in luogo di quello di pari data, n. 737, come risulta dall'originale, e come qui si rettifica.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 15 novembre 1917, n. 269.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 48

29 NOVEMBRE 1917

BULLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, novembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 28 *settembre* 1917, *n.* 1700, *recante modificazioni al regolamento approvato con R. decreto* 21 *luglio* 1910, *n.* 628, *per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I sotto indicati articoli del regolamento approvato col R. decreto 21 luglio 1910, n. 628, per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato, sono modificati come segue:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 ottobre 1917, n. 257.

Art. 3 (1° comma). — La validità dei biglietti di servizio e di quelli rilasciati in base ai successivi articoli 15 e 26 è stabilita in relazione allo scopo per il quale i biglietti stessi vengono emessi.

Art. 5. — I portatori dei biglietti per un viaggio a prezzo ridotto debbono, prima della partenza dalla stazione d'origine, pagare l'importo dell'intera percorrenza, di andata o di andata e ritorno, per la quale i biglietti sono stati rilasciati.

Pei ragazzi di età compresa fra i tre ed i sette anni vien pagata la metà del prezzo ridotto.

I portatori dei biglietti di prima classe, di qualunque specie, possono prendere posto nei compartimenti a letto, nelle carrozze-salone dei treni ordinari, mediante pagamento del supplemento stabilito, a condizione, però, che vi siano posti disponibili dopo soddisfatte le domande dei viaggiatori con biglietto ordinario. Non possono prendere posto nei treni di lusso senza una speciale autorizzazione, che può essere accordata solo dalla Direzione generale.

I portatori di biglietti gratuiti possono passare alla classe superiore previo pagamento dell'intera differenza a tariffa ordinaria. Con autorizzazione speciale inscritta sul biglietto può essere consentito il passaggio dalla terza alla seconda classe anche senza il pagamento della predetta differenza.

Art. 7 (3° e 4° comma). — Le carte di libera circolazione ed i biglietti per un solo viaggio di cui al secondo comma dell'articolo 12 sono rilasciati valevoli per la classe che ai titolari compete quando si recano in missione.

Le carte di libera circolazione rilasciate ai membri del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico, in base all'art. 84 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, sono di prima classe.

Art. 12 (1° comma). — Le carte di libera circolazione e i biglietti di servizio per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato vengono rilasciati al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed a quello governativo d'ispezione delle fer-

rovie concesse alla industria privata, in quanto sia richiesto dalle rispettive attribuzioni, nonchè al personale sanitario ausiliare in relazione al regolamento per il servizio sanitario.

Art. 13. — I biglietti gratuiti e quelli a prezzo ridotto sulle ferrovie esercitate dallo Stato sono rilasciati al personale delle ferrovie medesime ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata ed alle persone di famiglia indicate nei quadri seguenti:

QUADRO I.

Agenti e loro famiglie.

I Gruppo.

Agente.
Moglie.
Figli (fino ai 25 anni).
Figlie nubili.
Genitori e sorelle dell'agente (se conviventi ed a carico).
Domestici (se conviventi).
Nutrici.

II Gruppo.

Genitori dell'agente (se non si trovano nelle condizioni indicate nel I gruppo).

Figli (oltre i 25 anni). Figlie maritate o vedove. Fratelli dell'agente e fratelli e sorelle della moglie o dei genitori dell'agénte. Suoceri e suocere. Nipoti orfani di padre. Nuore vedove.	Purchè sia provato che sono conviventi ed a carico.

III Gruppo.

Figli (oltre i 25 anni). Figlie maritate o vedove. Fratelli e sorelle dell'agente, della moglie o dei genitori dell'agente. Suoceri e suocere. Nipoti orfani di padre. Generi e nuore. Moglie del fratello e marito della sorella dell'agente o della moglie.	Se non residenti nella stessa località dell'agente, siano o non siano a suo carico.

Avvertenze. — Ai figli legittimi e legittimati sono assimilati i figli naturali legalmente riconosciuti e gli adottivi legalmente adottati.

I patrigni, le matrigne, gli avoli (paterni e materni) e i genitori adottivi (se l'agente sia privo dei genitori) sono assimilati ai genitori; i figliastri ai figli; i fratellastri e le sorellastre ai fratelli ed alle sorelle.

Però i patrigni e le matrigne che, rimasti vedovi (per la sopravvenuta morte del coniuge (madre o padre dell'agente), non convivono stabilmente ed a carico dell'agente stesso sono esclusi da ogni concessione.

Le anzidette assimilazioni sono riferibili unicamente ai congiunti dell'agente.

I nipoti orfani devono essere figli di figli o di figlie o di fratelli o di sorelle dell'agente.

I parenti della moglie defunta dell'agente, se questi è passato a nuove nozze, restano esclusi dalle concessioni; così pure i figliastri di un agente defunto, se la vedova si è rimaritata.

Di massima non sono ammesse concessioni per domestici di agenti dei gradi cui spetta la 3ª classe.

Del pari non sono, di massima, ammesse concessioni in favore di domestici per gli agenti celibi o vedovi senza prole degli ultimi gradi fino al nono (od assimilati), se non quando gli agenti sono

conviventi con i genitori, o con altri parenti del II gruppo e semprechè gli uni e gli altri siano a carico degli agenti stessi.

I parenti ed affini dell'agente o della moglie non sono ammessi come domestici anche se il loro grado di parentela od affinità non sia compreso nel quadro.

Fino al grado sesto (od assimilato) le concessioni possono essere accordate per un solo domestico; dal grado quinto (od assimilato) in su, per due domestici al massimo.

QUADRO II.

SCRIVANE E LORO FAMIGLIE.

I Gruppo.

Scrivana.
Figli (fino ai 25 anni).
Figlie nubili.
Genitori della scrivana (se conviventi ed a carico).
Domestica (se convivente).
Nutrici.

II Gruppo.

Marito.
Genitori della scrivana (se non si trovano nelle condizioni indicate nel I gruppo.

Figli oltre i 25 anni e figlie maritate o vedove (quando la scrivana sia vedova). Fratelli minorenni della scrivana. Sorelle nubili.	Purchè provato che sono conviventi ed a carico.

III Gruppo.

Figli (oltre i 25 anni). Figlie maritate o vedove. Fratelli e sorelle della scrivana o dei suoi genitori. Generi e nuore. Moglie del fratello e marito della sorella della scrivana.	Se non residenti nella stessa località della scrivana, siano o non siano a suo carico.

Avvertenze. — Le avvertenze del quadro precedente valgono anche per le concessioni di cui al quadro II, esclusa per le scrivane l'assimilazione per i figliastri e le concessioni ai nipoti.

Oltre al trattamento normale dei congiunti del II gruppo, al marito della scrivana può essere concesso annualmente un biglietto gratuito per viaggiare in accompagnamento della moglie.

Art. 14 (lettere *b* e *c*):

b) dopo compiuto un anno di servizio, al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato dei gradi 15, 16 e 17 ed a quello governativo d'ispezione dei gradi assimilati, agli agenti avventizi assunti dalle ferrovie dello Stato per la costruzione di nuove linee o per altri lavori, di grado non inferiore ad aiutante applicato (compreso) od equipollente, al personale dell'Amministrazione dei lavori pubblici aggregato all'Ufficio speciale per la sorveglianza della costruzione di nuove ferrovie concesse all'industria privata ed agli avventizi assunti per la sorveglianza stessa finchè abbiano tale incarico ed a parità di grado con quelli delle ferrovie dello Stato:

due biglietti gratuiti e due a prezzo ridotto all'agente ed alle persone di famiglia del primo gruppo;

un biglietto gratuito ed uno a prezzo ridotto alle persone di famiglia del II gruppo;

c) al personale di ruolo dei primi 14 gradi delle ferrovie dello Stato ed al personale governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata di cui alla lettera *a*), ed al personale di cui alla lettera *b*), nel primo anno di servizio e dopo tre mesi dall'assunzione, nonchè agli agenti avventizi in servizio continuativo, addetti all'esercizio delle ferrovie dello Stato, ed agli agenti avventizi non compresi alla lettera *b*), assunti per la costruzione di nuove linee, sempre che in servizio da almeno tre mesi:

un biglietto gratuito all'agente, alla moglie ed ai figli minorenni, purchè conviventi ed a carico.

Art. 15 (lettere *a* e *b*):

a) all'agente ed alle persone di famiglia, in caso di trasloco, di cambiamento di residenza per cessazione di servizio o collocamento in disponibilità o in aspettativa per motivi di salute o per servizio militare e di riammissione in servizio ed anche per viaggi preliminari ed accessori che fossero riconosciuti necessari nei casi sovraccennati;

b) all'agente per recarsi in un ospedale in caso di malattia attribuibile a ragioni di servizio; all'agente e persone di famiglia, per cure speciali che non si possono compiere nella località di residenza e riconosciute necessarie dai sanitari dell'Amministrazione, escluse sempre quelle climatiche e dei bagni di mare; e, ai soli congiunti, per recarsi a visitare agenti ricoverati in luoghi di cura in seguito a ferite riportate in servizio.

Art. 18 (lettera *d*):

d) su 1000 km. di rete per gli ispettori e funzionari di grado equipollente quando il provvedimento di quiescenza sia posteriore alla pubblicazione della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 19 (2° comma). — Il trattamento medesimo è esteso alle vedove ed agli orfani (figli fino a 25 anni; figlie nubili; e figlie vedove e loro figli minorenni, se sia comprovato che le medesime erano conviventi con l'agente e a suo carico all'atto del decesso e se continuino a convivere a carico della vedova) di agenti stabili morti in attività di servizio o in quiescenza.

Art. 24 (3° comma). — Al personale sanitario ausiliare, che abbia prestato servizio per non meno di dieci anni e ne sia stato dispensato pei motivi indicati nell'art. 41 del regolamento pel servizio sanitario approvato col decreto ministeriale 31 dicembre 1913, è conservata la carta di libera circolazione, con la percorrenza di cui fruiva a termini dell'art. 51 del citato regolamento, per un periodo di anni pari alla metà di quelli durante i quali ha prestato servizio.

Art. 25. — Agli agenti addetti all'esercizio in servizio continuativo, ma non sistemabili nel personale di ruolo e alle loro famiglie, viene fatto, per le concessioni di viaggio, il trattamento

di cui alla lettera *b*) dell'art. 14, sempre che abbiano compiuto due anni di servizio. Quando abbiano compiuto venti anni di servizio, agli agenti stessi vien fatto, tanto nella posizione di servizio, quanto in quella di riposo, lo stesso trattamento fissato pel personale stabile di pari grado.

Art. 31. (3° comma). — Le vedove incorrono nella perdita di ogni concessione quando passano a seconde nozze.

Art. 33. — Senza pregiudizio delle penalità comminate dalle disposizioni vigenti, i titolari ed i portatori di biglietti di viaggio rilasciati a norma del presente regolamento, che commettano abusi o irregolarità, nell'utilizzazione dei biglietti stessi, possono essere sospesi dalle concessioni per un periodo di tempo fino a due anni.

La sospensione è decisa dal direttore generale delle ferrovie dello Stato per il personale ferroviario e rispettive famiglie, e, in ogni altro caso, su proposta dello stesso direttore generale, dal ministro, dal quale i titolari delle concessioni dipendono.

Art. 2.

Rimangono ferme, fino a nuova disposizione, le limitazioni di cui all'art. 1, *lettera* m) *del Nostro decreto* 11 *gennaio* 1917, *numero* 53.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 28 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *novembre* 1917, *n.* 1849, *che approva l'eccedenza d'impegni di lire* 12,000,000, *sull'assegnazione del cap.* 58 *della parte passiva del bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario* 1916-17. (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 24 dicembre 1916, n. 1738;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire dodici milioni (L. 12,000,000) sulll'assegnazione del cap. N. 53 « Rinnovamento della parte metallica dell'armamento » della parte passiva del bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1916-17.

Del presente decreto verrà chiesta la conversione in leggge con apposito articolo da inserirsi nel disegno di legge per l'approvazione del rendiconto generale consuntivo per l'esercizio finanziario 1916-17.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 novembre 1917, n. 274.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 novembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

La sottoscrizione ora chiusa fra i ferrovieri a favore dei mutilati di guerra in onore del martire Battisti ha dato complessivamente L. 23,500 fra circa 45,000 sottoscrittori. Tale somma è stata versata al *Comitato Lombardo,* il quale in omaggio al grande italiano volle ad unanimità a Lui intitolata la Scuola di rieducazione agricola per i mutilati, avente il nobile scopo di ridonare alla terra i contadini mutilati, dopo averli forniti di cognizioni teorico-pratiche sufficienti a compensarli della minore capacità lavorativa.

Il Comitato stesso ha inviata la lettera di ringraziamento che si pubblica qui appresso:

Milano, 13 *ottobre* 1917.

« Colla presente Le confermiamo d'aver ricevuta dalla S. V. « la somma di L. 23,500, e più precisamente nominali L. 22,000 « in titoli del consolidato 5 % e L. 1500 in numerario; la qual « somma costituisce il frutto della sottoscrizione aperta fra i « ferrovieri italiani per onorare la memoria di *Cesare Battisti,* « al cui nome glorioso sarà intitolata la Scuola di rieducazione « agricola da noi istituita per i mutilati di guerra.

« Nel rinnovare alla S. V. le grazie più vive per il prezioso « interessamento dimostrato a favore dell'opera nostra e nel « pregarla di rendersi interprete della nostra riconoscenza presso « tutti i sottoscrittori, ci è caro porgerle l'attestazione della no- « stra più cordiale osservanza ».

firmati: *Il Presidente* G. GIACHI.

Il Segretario D. MARTELLO.

NB. —*Tenuto conto del lavoro che avrebbe importato la compilazione dell'elenco di dettaglio dei versamenti, di cui al precedente comunicato inserito nel Bollettino n.* 8-1917, *si è ritenuto di non far più luogo alla pubblicazione di tale elenco.*

Ordine di servizio N. 149. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri » di Torre del Lago è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della predetta società cooperativa deve, pertanto, essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 150. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Reggio Emilia-Ciano, Varese-Cunardo-Luino, Monza-Molteno, Grignasco-Coggiola e con la Società di navigazione " Lariana ,,.

AUMENTI DI TARIFFA.

A partire dal 1° dicembre 1917, pei trasporti in servizio cumulativo con le amministrazioni suindicate, avranno effetto i seguenti aumenti di tariffa:

I. — Ferrovie Reggio Emila-Ciano e Varese-Cunardo-Luino.

Trasporti di viaggiatori.

Pei viaggi in servizio cumulativo con le ferrovie suddette, a tariffa ridotta per la Reggio Emilia-Ciano ed a tariffa ordinaria e ridotta per la Varese-Cunardo-Luino, dovrà essere riscossa per loro conto una soprattassa di *centesimi cinque* per ogni persona e per ogni biglietto.

Pei biglietti a destinazione fissa, tale sopratassa sarà da riscuotersi secondo le istruzioni che il Controllo viaggiatori di Firenze impartirà direttamente alle stazioni interessate.

Pei biglietti facoltativi a tariffa ridotta si avverte che:

a) per la ferrovia Reggio Emilia-Ciano la sopratassa dovrà essere riscossa in aumento alle quote indicate nell'allegato n. 5 all'ordine di servizio n. 72-1917;

b) per la ferrovia Varese-Cunardo-Luino, i prezzi esposti al punto *c*) dell'ordine di servizio n. 9-1917 per i viaggi in servizio cumulativo in base alla concessione speciale XI (la sola ammessa al servizio stesso) vengono, con l'aggiunta della sopratassa, ad essere elevati a

L. 0.55	per la	tratta	Varese-Ganna;
» 0.60	»	»	Varese-Ghirla;
» 0.65	»	»	Varese-Cunardo.

II. — Ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

Trasporti a grande velocità e piccola velocità accelerata e ordinaria.

Per ogni trasporto a grande velocità ed a piccola velocità accelerata e ordinaria deve essere riscossa una sopratassa di L. 0.20

da computare separatamente e quindi non soggetta all'aumento della quota di correzione del 35.52 %.

Tale sopratassa è dovuta anche per i trasporti effettuati in base al regolamento pei trasporti militari e al volume delle concessioni speciali.

III. — Ferrovia Grignasco-Coggiola.

Trasporti a grande velocità e a piccola velocità accelerata e ordinaria.

La tabella delle quote di correzione, formante l'allegato n. 1 all'ordine di servizio n. 65-1917, è sostituita da quella allegata al presente ordine di servizio.

Per i trasporti a carro completo dei combustibili e dei generi di prima necessità specificati nel secondo capoverso del comma *c* - parte II - dell'ordine di servizio n. 49-1917, resta sempre ferma la tabella delle quote di correzione costituente l'allegato n. 20 all'ordine di servizio n. 193-1916.

Il prezzo speciale di L. 0,175 per quintale, applicabile ai trasporti per conto della Cartiera italiana di Serravalle Sesia, deve essere aumentato del 40 %, se trattasi dei combustibili e dei generi di prima necessità di cui sopra, e del 45 % per le altre merci.

IV. — Società Lariana.

Trasporti a grande e piccola velocità.

L'aumento del 52 %, di cui il comma *b*) dell'ordine di servizio n. 58-1917, è elevato al 62 %.

Per le spedizioni a carro completo di *frumento, granoturco, loro farine e semolini* e per quelle, pure a carro completo, di *carbone fossile, ligniti, legna da ardere e derrate alimentari di prima necessità* restano fermi, rispettivamente, gli aumenti del 12 % e 27 per cento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 150-1917.

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Grignasco–Coggiola in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Grande velocità.

Aumento del 40 %.

Piccola velocità accelerata.

Aumento del 35 %

Piccola velocità ordinaria.

Aumento del 35 %

AVVERTENZA.

Gli aumenti di cui sopra devono essere fatti sulle tasse di porto, sui diritti fissi, sulla soprattassa di transito, sulla soprattassa dell'art. 68-*bis*, sulle tasse accessorie e sulle tasse minime.

Ordine di servizio N. 151. (C. M.).

Trasporti in conto corrente della R. Marina.

(Vedi ordini di servizio N. 178-1908, 148-1912 e circolari N. 93-1912, 37-1914, 9-1916, 2 e 50 del 1917)

In relazione ad apposita convenzione stipulata il 1° agosto 1917, fra le ferrovie dello Stato ed il Ministero della marina, è istituito il *conto corrente* pei trasporti di cose di proprietà di detta amministrazione della marina militare, al pari di quanto già vige per il ministero della guerra.

Le norme da seguire per l'eseguimento di questi trasporti (eccezione fatta per le richieste di spedizione, per la registrazione e scritturazione dei trasporti e per la liquidazione degli indennizi di che è detto in avanti) sono in armonia a quelle diramate per le spedizioni del Ministero della guerra coll'ordine di servizio N. 176-1908 modificato e completato dalle pubblicazioni su accennate.

Nulla è innovato per quanto concerne i trasporti che verranno eseguiti direttamente dall'amministrazione della marina militare, con la presentazione del modello C, parte 3ª e quindi a *pagamento*.

1. Richiesta di spedizione.

La richiesta di spedizione, che all'uopo dev'essere presentata dall'amministrazione della marina, è eguale a quella dell'amministrazione della guerra, stampata però su carta di color camoscio (1).

---

(1) *Fino a quando l'amministrazione della marina non avrà provveduto alla stampa di tali richieste farà uso di quella – mod 444 – della guerra, nelle quali in modo appariscente sarà indicato con apposito bollo » Ministero della marina ».*

---

2. Registrazione e scritturazione dei trasporti.

Le registrazioni, tanto in partenza quanto in arrivo, delle spedizioni in *servizio interno* devono aver luogo negli speciali registri ove vengono scritturati gli altri trasporti in conto corrente, dei Ministeri della guerra, delle finanze e dell'interno (ordini di servizio 176-908, 330-915 e 206-914) promiscuamente coi trasporti medesimi.

Anche la scritturazione sui riassunti mod. *CI*-429 da inviarsi al Controllo merci interno (ufficio 5°) di Torino dovrà esser fatta separatamente secondo si tratti di arrivi o di spedizioni. Il riassunto arrivi dovrà essere, come d'uso, corredato dei documenti di trasporto, muniti delle relative richieste di spedizione, ed i trasporti vi saranno inscritti dopo quelli del Ministero della guerra separati da un intervallo di quattro o cinque righi con l'intestazione « *Trasporti in conto corrente effettuati dal Ministero della marina* ».

I trasporti invece *in servizio cumulativo* devono essere scritturati, tanto in partenza quanto in arrivo, fra le altre spedizioni comuni e nei relativi registri e riassunti ordinari che vengono trasmessi al Controllo merci cumulativo (ufficio 3°) di Firenze. Pei trasporti stessi non si dovrà esporre, s'intende alcuna tassa, mettendo però a fianco l'indicazione: « *Trasporto R. marina in conto corrente* » anche in forma abbreviata (T. R. M. C. C.).

Per questi ultimi trasporti non occorre quindi compilare il mod. *CI*-429).

3. Responsabilità dell'amministrazione ferroviaria.

La responsabilità dell'amministrazione ferroviaria, per quanto riguarda le perdite, le mancanze, le avarie è quella comune a tutte le *tariffe speciali a prezzi ridotti*. È convenuto di non tener conto delle eventuali ritardate rese.

4. Accertamento delle anormalità.

Per le constatazioni di eventuali mancanze o di qualsiasi altra anormalità, tanto in partenza, quanto in transito od in arrivo, le stazioni debbono osservare le disposizioni in vigore per i trasporti

militari e però, per l'applicazione degli articoli da 127 a 134 del relativo regolamento, debbono redigere il bollettino di accertamento, mod. *Ch*-111, od il processo verbale mod. *Ch* 100, al fine di stabilire la causa del danno e la competenza della responsabilità. A tal uopo sarà loro principale cura di far risultare, nell'apposito spazio dell'art. 16 del processo verbale, tutte le circostanze di fatto che valgano ad eliminare o diminuire la responsabilità dell'amministrazione ferroviaria.

5. Compilazione e trasmissione del processo verbale.

Un esemplare del processo verbale redatto in arrivo deve esser rimesso dalla stazione all'incaricato del ritiro del trasporto.

Un altro esemplare, dopo che il destinatario abbia fatto conoscere l'ammontare del danno, deve essere completato dalla stazione nella seconda parte, con l'indicazione della somma domandata a titolo di indennizzo e subito trasmesso alla competente Divisione del movimento alla quale spetta provvedere per la sistemazione della vertenza.

Nel caso di rinvenimento e conseguente riconsegna di merci ritenute perdute, e per le quali, a domanda delle autorità militari destinatarie, è stato redatto il verbale di mancanza, si dovrà richiedere al momento di detta riconsegna, e le autorità stesse la rilasceranno, duplice analoga dichiarazione di ricevuta da inviare, una alla Divisione del movimento che tratta l'affare, l'altra al competente controllo prodotti perchè l'alleghi alla richiesta di spedizione relativa, a modificazione delle attestazioni che vi erano state poste a tergo, all'atto dello svincolo del trasporto.

Dovranno, in ogni caso, osservarsi le disposizioni del paragrafo 132 Regolamento trasporti militari, specialmente per la restituzione dell'indennizzo eventualmente liquidato.

6. Liquidazione degli indennizzi.

Le stazioni debbono in modo assoluto astenersi dal pagare qualsiasi indennizzo per ritardi, mancanze, avarie od altro, senza che prima ne abbiano avuto autorizzazione dal proprio Ufficio su-

periore, e ciò anche se l'indennizzo non superi la competenza finanziaria ad esse eventualmente assegnata per la diretta sistemazione delle vertenze commerciali.

In quanto non sia diversamente disposto dal presente ordine di servizio valgono le norme e condizioni pei trasporti militari di cui all'apposito regolamento (edizione 1° luglio 1911) e relative appendici, nonchè le norme in vigore pei trasporti del pubblico.

Per effetto dell'istituzione di questo conto corrente il secondo periodo del nuovo paragrafo 121 pubblicato con la 2ª delle dette appendici dovrà venir modificato così:

« Essi avranno luogo sotto l'osservanza delle norme stabilite « pel tempo di pace, e cioè: per quanto riguarda le amministra« zioni della guerra e della marina, in conto *corrente* (convenzioni « 18 aprile 1908 e 1° agosto 1917); per quanto riguarda l'ammini« strazione della R. guardia di finanza, a pagamento diretto in « partenza o in arrivo ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 152. (S.).

Modificazioni al regolamento approvato col R. decreto 21 luglio 1910, n. 628, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio.

In dipendenza delle modificazioni apportate col decreto Luogotenenziale 28 settembre 1917, n. 1700, al regolamento per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, si richiama l'attenzione, nei riguardi dei sotto indicati articoli, sulle seguenti disposizioni:

Art. 5 (ultimo comma). — Ogni portatore di biglietto gratuito ha diritto al passaggio alla classe superiore (ossia dalla 3ª alla 2ª o dalla 2ª alla 1ª) previo pagamento dell'intera differenza a tariffa ordinaria *senza che occorra alcuna autorizzazione speciale inscritta sul biglietto medesimo.*

La facoltà del passaggio alla classe superiore è consentita per l'intero percorso del biglietto od anche per una parte qualunque del percorso stesso.

Il portatore di un biglietto gratuito non può prendere posto nella classe superiore a quella per la quale è valido il biglietto se non abbia pagata la relativa differenza a tariffa ordinaria o comunque se non abbia dato al personale di servizio al treno preventivo avviso del cambiamento di classe pel pagamento della corrispondente differenza.

In caso di inosservanza alla disposizione di cui al precedente comma, saranno applicate le sanzioni previste dal paragrafo 75, punto 1° delle norme d'applicazione del sopracitato regolamento per le concessioni di viaggio.

I portatori di biglietti gratuiti che abbiano pagato la differenza per la classe superiore hanno diritto a viaggiare in tutti i treni per i quali sono validi i biglietti gratuiti di quest'ultima classe.

In relazione a quanto sopra, debbono considerarsi modificate le analoghe disposizioni dei paragrafi 6, 16, 27 e 32 delle suindicate norme.

Art. 13 (quadro I). — In seguito al passaggio al 1° gruppo delle sorelle degli agenti, (escluse le scrivane) conviventi e a carico dei medesimi, saranno tenute valide per l'inscrizione delle sorelle stesse al 1° gruppo dei singoli stati di famiglia, le autorizzazioni fin qui concesse con o senza limitazioni di tempo per l'iscrizione di dette congiunte al 2° gruppo. Per le successive conferme biennali di tali inscrizioni, ammesse senza limitazione di tempo, restano ferme le disposizioni vigenti.

Art. 13 (quadro 2°). — Con le modificazioni apportate dal suddetto decreto Luogotenenziale vengono accordati, come trattamento normale, ai mariti delle scrivane un biglietto gratuito e due a prezzo ridotto all'anno; oltre a questi può essere concesso

annualmente un biglietto gratuito per viaggiare in accompagnamento della moglie.

Resta inteso che, per effetto delle disposizioni di cui all'art. 1, lettera *m*) del decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, le predette concessioni gratuite e a prezzo ridotto, vengono limitate ad una gratuita e ad una a prezzo ridotto.

Art. 15 (lettera *a*). — Agli agenti che, in tempi normali, vengono collocati in aspettativa per servizio militare, può essere accordato il biglietto gratuito per recarsi sotto le armi e per ritornare in servizio ferroviario, dopo compiuto il servizio militare, in quanto a tali viaggi non provveda l'Autorità militare.

Art. 19 (2° comma). — Le autorizzazioni concesse per le inscrizioni di figlie vedove e loro figli minorenni negli stati di famiglia degli agenti a riposo cessano di aver effetto con la morte degli ex agenti medesimi.

Per poter mantenere tali inscrizioni dopo il decesso degli ex agenti, nel caso in cui le figlie vedove e i loro figli minorenni continuino a convivere a carico della rispettiva vedova degli ex agenti suddetti, occorre una nuova autorizzazione del Servizio Segretariato.

Le domande per ottenere tali autorizzazioni debbono essere corredate di nuovi documenti, ai sensi delle relative disposizioni in vigore.

Art. 31 (3° comma). — Per effetto della modificazione apportata in questo articolo, incorrono nella perdita di ogni concessione, *quando passano a seconde nozze*, non soltanto le vedove di agenti morti in attività di servizio e quelle di agenti morti dopo il collocamento a riposo, ma anche le figlie vedove di agenti a riposo o defunti.

Circolare N. 81. (M. L. T. V.).

Osservanza delle disposizioni regolamentari attinenti alla sicurezza dell'esercizio.

Con l'inverno si approssima quel periodo di tempo nel quale per l'inclemenza della stagione, specie nelle ore notturne, si verificano in maggiore misura inosservanze di disposizioni regolamentari in quanto ha relazione con la regolarità e con la sicurezza dell'esercizio.

Raccomando, pertanto, agli agenti di ogni grado di adoperarsi con l'attività, lo zelo e l'energia, che a ciascuno, nell'ambito delle proprie funzioni, incombe, affinchè, anche durante la cattiva stagione, il servizio proceda sotto la stretta osservanza di tutte le disposizioni regolamentari intese a disciplinarne lo svolgimento, tenendo presente sempre, che la trasgressione d'una di esse può essere causa d'incalcolabili conseguenze. E lo raccomando vivamente nell'interesse del paese in guerra, del pubblico e dell'Amministrazione, ed altresì in quello degli stessi agenti.

Circolare N. 82. (S).

Validità per i treni direttissimi e diretti sui biglietti Serie Ao e Ap.

Nell'intendimento di rendere più spedito il lavoro inerente all'emissione dei biglietti serie Ao e Ap, date le speciali condizioni del momento, si avverte che, a temporanea deroga dell'ordine di servizio n. 419–1913, la facoltà di rendere validi i suindicati biglietti per determinati treni direttissimi e diretti è estesa alle Divisioni Movimento le quali potranno provvedere al riguardo sia per il

proprio personale, sia per quello dipendente dalle altre Divisioni in sede.

Le validità di cui trattasi potranno essere ammesse solo in quanto le singole Divisioni emittenti i biglietti serie Ao e Ap abbiano preventivamente accertato (esaminando in particolare, per i viaggi per istruzione, l'orario delle scuole) che i portatori dei biglietti stessi, senza tale validità speciale, *non avrebbero modo di avvalersi della concessione.*

Le anzidette validità dovranno essere convalidate con la firma del capo della Divisione Movimento e col timbro d'ufficio.

Circolare N. 83. (R.).

Circolazione delle monete divisionarie d'argento.

Facendo seguito alla Circolare n. 73 (R) Bollettino ufficiale n. 43 del 26 ottobre u. s. e in relazione a nuova disposizione del Ministero del Tesoro si avverte che la valuta divisionaria d'argento di conio nazionale deve essere accettata — senza alcuna limitazione di somma — da parte degli uffici ferroviari e delle stazioni nei pagamenti delle tasse di trasporto e accessori, sino al 31 dicembre p. v. ed ammesse dalle Casse Compartimentali in tutti i versamenti riferentisi ad incassi effettuati entro tale data.

Comunicazioni.

Esclusioni dalle gare.

In relazione al comunicato inserito nel Bollettino ufficiale n. 43 del 25 ottobre 1917, si partecipa che:

a) Cipriani Icilio è figlio di Giuseppe e nacque il 26 novembre 1889 a Casellina e Torri;

b) Cercignani Ugo è figlio d'ignoti e nacque il 10 aprile 1886 a S. Casciano.

Si aggiunge poi che la residenza di Sabatini Jacopo è in Pistoia e non Rifredi e quella di Mazzucco Maurizio è in Castel Lavazzo o Castello Lavazzo in provincia di Bellunno e non Castellevazzo.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Personale - Pensioni - Competenza della Corte dei conti - Separazione coniugale - Riconciliazione.

La Corte dei Conti, a Sezioni Unite, è competente a giudicare definitivamente del diritto a pensione e quindi è in genere competente a conoscere di tutte le questioni la risoluzione delle quali sia necessaria, come mezzo a fine, per accertare le condizioni a cui il diritto a pensione è subordinato.

Perciò la Corte dei Conti è competente a conoscere se siasi verificata la riconciliazione di coniugi separati.

Esame e risoluzione della fattispecie sottoposta alla decisione della Corte dei Conti.

CORTE DEI CONTI — Decisione 24 agosto 1917 (*Pres.* Tami; *Est.* Dallari) — Sartori ved. Ceriotto contro FF. Stato.

Considerato che nell'articolo 22 del testo unico sulle pensioni ferroviarie, modificato dall'articolo 3 del regio decreto 28 giugno 1912, n. 128, è, tra altro, disposto che il Consiglio d'Amministrazione delibera e, in caso di reclamo, la Corte dei Conti giudica definitivamente sul diritto alle pensioni ed ai sussidi, e sulla determinazione del loro ammontare. Però, anche di fronte all'articolo 11 della legge 14 agosto 1862, n. 800 per la istituzione della Corte dei Conti, in cui tale attribuzione si riassume nella liquidazione delle pensioni a carico dello Stato, e nella decisione dei ricorsi contro le relative deliberazioni, ne è sempre stato riconosciuto identico il contenuto, ritenendosi perciò investite la Sezione liquidatrice e la Corte plenaria delle stesse facoltà, che in caso simile a quello che forma l'attuale giudizio vennero recentemente così confermate dalle Sezioni Unite della Corte di cassazione di Roma: « tutto ciò che ha riferimento alla « materia delle pensioni è di cognizione in sede amministrativa

« del predetto Consiglio, ed in sede contenziosa della Corte dei « Conti, la quale esercita funzione giurisdizionale piena ed esclu- « siva, e deve conseguentemente pronunciare sulle questioni giu- « ridiche, incidentali e preliminari, che, isolatamente considerate, « potrebbero apparire di dominio della giurisdizione ordinaria ». (Sentenza 28 aprile - 16 maggio 1917 — Ferrovie dello Stato — Del Conte Amalia vedova Condio). (1).

Alla ricorrente sembra invece che in linea di massima debbansene escludere le quistioni di stato, sulle quali, per la complessità dei rapporti in esse compresa, la decisione di un giudice speciale non potrebbe mai formare cosa giudicata *erga omnes,* ed aggiungesi che nel caso in esame, in cui si verifica litispendenza tra un'autorità giudiziaria ordinaria ed altra speciale, non essendo applicabili le norme del Codice di procedura civile (articolo 108 e seg.), per evitare il pericolo di giudicati contradittorii si rende necessaria la sospensione del giudizio speciale sino all'esaurimento di quello ordinario e principale. Risulta così evidente — a prescindere da altre considerazioni sulle singole e contraddicentisi parti di tale argomentazione — che l'invocato provvedimento è detto necessario per la limitazione di poteri che, quantunque non sancita da alcuna disposizione di legge, si ritiene inscindibile dalla Corte dei Conti, quale organo di giurisdizione speciale. In ciò consiste l'errore fondamentale della tesi sostenuta dalla ricorrente. La giurisdizione della Corte dei Conti è speciale in quanto si svolge sopra determinate materie non già perchè comprenda meno estesi poteri di quelli conferiti alla giurisdizione ordinaria per le materie alla medesima devolute, e non è perciò dubbio che, nel campo rispettivamente ad esse assegnato, non possono fare difetto all'una ed all'altra giurisdizione tutte le facoltà delle quali abbisognino per la esplicazione del loro compito, salvo espresse limitazioni di legge, cui *jurisdictio data est ea quoque concessa esse videntur sine quibus jurisdicto explicari non potest.* — È quindi in aperto contrasto con la funzione della Corte dei Conti in ordine alle pensioni la limitazione di competenza che è implicita nell'eccezione pregiudiziale di sospensione; e siccome l'improponibilità della medesima

(1) Ved. sentenza Sezioni unite Cassazione nel Bollettino 1917–IV–144.

è la logica conseguenza delle premesse considerazioni indipendentemente dal carattere della quistione il cui esame vorrebbesi sottratto a questa Magistratura speciale, così può prescindersi dalle disquisizioni sulle quali a lungo e dottamente si sono intrattenute la difesa delle Ferrovie e la Procura Generale per dimostrare che nella specie non si tratta di quistione di stato e che la pronuncia che sulla medesima venisse emessa dal Tribunale di Verona non potrebbe acquistare forza di giudicato *erga omnes*. D'altronde, la difesa delle Ferrovie e la Procura Generale non omettono di aggiungere che, anche nell'ipotesi più favorevole all'assunto della ricorrente, non cesserebbe la Corte di essere competente a giudicare degli effetti della sentenza di separazione in rapporto alla domanda di pensione, come in generale lo è di tutte le quistioni, la risoluzione delle quali sia, come mezzo al fine, necessaria per accertare le condizioni alle quali la legge subordina il diritto a pensione. Così pure, riesce inutile indugiarsi sulla litispendenza, della quale non concorrono nè possono concorrere nella specie gli estremi per l'esclusività della competenza della Corte in materia di pensioni. Non sembra invece inopportuno l'accennare alla sentenza interlocutoria 3-5 luglio 1917 nella causa promossa dalla ricorrente avanti il Tribunale. — Riferendosi agli stessi principii dai quali la Corte desume l'infondatezza della domanda pregiudiziale, il detto Collegio, sospesa ogni pronuncia, ha ordinato all'attrice di fornire, tra altro, i dati necessarii a stabilire la procedibilità dell'azione innanzi all'Autorità giudiziaria « secondo il fine concreto che « con la stessa si intende raggiungere, troppo monche essendo « in proposito la citazione e la comparsa conclusionale. Dall'in- « sieme delle circostanze, — aggiunge il Tribunale — si sarebbe « tratti a pensare che l'attrice siasi determinata ad agire ed « abbia agito soltanto per ottenere in questa sede ed in via pre- « liminare e quasi incidentale la dimostrazione della qualità giu- « ridica in lei per farsi a pretendere l'assegnamento di una pen- « sione. Ma in tale ipotesi, indipendentemente da ogni altro ri- « flesso, spunterebbe l'incompetenza dell'autorità giudiziaria, « perchè appunto l'esame e la decisione sugli effetti della sentenza « di separazione . . . . . . rientrano nelle attribuzioni del Consiglio

« d'Amministrazione, e in caso di ricorso in quella della Corte « dei Conti ».

Considerato che anche nel merito, il ricorso deve essere senza altro respinto,inquantochè alla nuda affermazione della signora Sartorio di essersi riconciliata col marito, ed all'inconcludente prova testimoniale di cui ha chiesta l'ammissione, la difesa dell'Amministrazione ha contrapposto fatti gravissimi, precisi e concordanti, che nel modo il più assoluto escludono l'applicabilità nella specie dell'articolo 157 del Codice civile. Quale profondo dissidio si manifestasse tra i coniugi poco dopo il matrimonio appare evidente dalle sentenze 9 febbraio e 5 ottobre 1893 e 1 aprile 1903, con le quali il Tribunale di Milano, in seguito ad inchiesta testimoniale, pronunciò la separazione personale per colpa della moglie, negò dapprima a quest'ultima gli elementi per mancata giustificazione del bisogno; e poscia glieli concedette nella misura di lire 25 mensili, e gli altri documenti, pure prodotti dall'Amministrazione e consistenti in condizioni di famiglia, nella corrispondenza d'ufficio relativa a domande di trasloco, di congedi ed a richieste di biglietti di viaggio a favore della « governante » del Ceriotto, nonchè in lettere del Ceriotto concernenti il pagamento dell'assegno mensile alla moglie, confermano fino al 1910 la persistenza della separazione coniugale. A togliere però ogni dubbio al riguardo, ed a rendere irrilevanti le lacune che riscontransi nei documenti suaccennati, bastano le lettere dirette dal Ceriotto alla Cassa pensioni ed alla Direzione Generale il 23 gennaio ed il 4 febbraio 1915. Nella prima, riassunte le vicende della sua disgraziata vita coniugale e presagendo non lontano il fine della sua esistenza, esprime il desiderio di essere rassicurato sulla regolarità della copia già prodotta della sentenza di separazione « perchè nulla spetti alla coniuge, es« sendo volontà di lui che non venisse fatto del bene a chi ha « male fatto ». — Nella seconda chiarisce i dubbi che gli erano sorti sul detto documento ed allo scopo accennato nella lettera precedente, si dichiara pronto « a fare tenere, a richiesta, copia « delle tre sentenze, o di quella più necessaria ». — Nella terza infine, scritta due giorni prima della morte, e della quale, per espresso incarico di lui, curò il recapito la sua governante Savio Giuseppina, ricorda « che la pensione annua di lire 2126, con la

« quale egli viveva dal 1° agosto 1910, non potrà, nè dovrà in al-
« cuna parte essere riversabile alla seconda moglie Sartori Ca-
« rolina, sussistendo sentenza di separazione per di lei colpa,
« passata in giudicato, ed essendo da oltre venti anni che essa è
« costantemente divisa e lontana dalla residenza dello scrivente ».

L'Amministrazione ha altresì prodotto le dichiarazioni rese avanti l'Autorità di Pubblica Sicurezza di Vigevano e di Casteggio dal figlio del defunto e dalla nominata Sartorio Giuseppina, nonchè altri documenti dai quali evincesi che la ricorrente non si è peritata dal ricorrere anche a mezzi illeciti per impedire che all'Amministrazione stessa pervenisse l'ultima delle accennate lettere del defunto, come pure per occultare o paralizzare la sentenza di separazione; ma, dopo quanto si è in precedenza rilevato, non occorrono altri elementi per convincersi dell'infondatezza del ricorso.

Considerato che le spese seguono la soccombenza.

Omissis.

ANNO X - N. 49

6 DICEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata inderminata*:

Parte terza — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata*.

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma dicembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *settembre* 1917, *n.* 1649, *col quale sono concessi ulteriori sussidi di caro viveri a favore del personale addetto ai servizi pubblici di trasporto; e sono autorizzate modificazioni di tariffa a favore degli esercenti di detti servizi pubblici* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i Nostri decreti 3 settembre 1916, n. 1126; 18 febbraio 1917, n. 373, e 29 aprile 1917, n. 726, sulle ferrovie concesse alla industria privata, sui servizi di navigazione lacuale e sulle tramvie a trazione meccanica;

Visto il Nostro decreto 20 luglio 1917, n. 1159, circa le tramvie urbane;

Visti i Nostri decreti 30 maggio 1915, n. 834, e 25 maggio 1916, n. 642, sui servizi pubblici automobilistici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per l'interno e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In aggiunta ai sussidi di cui all'art. 1 ed all'art. 2 rispettivamente dei Nostri decreti 18 febbraio 1917, n. 373, e 29 aprile

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 ottobre 1917, n. 246.

successivo, n. 726, il ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad imporre agli esercenti di ferrovie concesse, di servizi di navigazione lacuale e di tramvie intercomunali l'obbligo di concedere, a decorrere dal 1° agosto p. p., un ulteriore sussidio di caro-viveri nella misura di lire cinque mensili, a favore del personale dipendente, fermi restando i criteri stabiliti nell'art. 1 del Nostro decreto 18 febbraio u. s.

Tale sussidio di caro-viveri dovrà essere corrisposto a tutto il personale stabile, in prova ed avventizio di carriera, nonchè a quello avventizio straordinario, assunto limitatamente alla durata della guerra.

Art. 2.

Il ministro dei lavori pubblici, a compensare gli esercenti dei detti servizi pubblici di trasporto degli oneri derivanti dall'applicazione del precedente articolo, potrà autorizzare gli occorrenti aumenti di tariffe di trasporto e modificazioni delle norme e condizioni delle tariffe stesse.

Art. 3.

A norma del Nostro decreto 20 luglio 1917, n. 1159, a cura dei signori prefetti, verrà provveduto a fare applicare, a favore del personale addetto alle tramvie urbane il nuovo sussidio di caro viveri ed a determinare i relativi compensi a favore degli esercenti.

Art. 4.

A modificazione dell'art. 2 del Nostro decreto 25 maggio 1916, n. 642, il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a consentire a favore degli esercenti di servizi pubblici automobilistici, sentita la Commissione speciale istituita a norma dell'art. 5 dell'altro Nostro decreto 30 maggio 1915, n. 834, un ulteriore aumento del dieci per cento delle tariffe stabilite nei rispettivi atti

di concessione, avuto riguardo al maggior prezzo raggiunto dalla benzina e dalle altre materie di consumo.

Le disposizioni contenute nei Nostri decreti 30 maggio 1915, n. 834, 25 maggio 1916, n. 642, e nel presente articolo, sono estensibili alle filovie, regolarmente concesse, in quanto risultino applicabili.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 settembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — ORLANDO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 *novembre* 1917, *n.* 1912, *che autorizza l'Istituto Nazionale delle assicurazioni, durante lo Stato di guerra, a riassicurare i rischi ordinari della navigazione* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 dicembre 1917, n. 284.

Ritenuta l'opportunità, nell'interesse dei traffici, di provvedere alla riassicurazione dei rischi ordinari della navigazione;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi ministri segretari di Stato per il tesoro, per la marina e per i trasporti;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Istituto nazionale delle assicurazioni è autorizzato, durante lo stato di guerra, a riassicurare nei limiti che saranno stabiliti con decreto del ministro d'industria, commercio e lavoro, di concerto con quello del tesoro, i rischi ordinari della navigazione assunti da Società nazionali di assicurazioni marittime e da Sindacati o Consorzi nazionali di mutua assicurazione.

Art. 2.

Le operazioni previste dal precedente articolo possono avere per oggetto tutte le cose indicate nell'articolo 606 del Codice di commercio.

Art. 3.

Una Commissione presieduta dal presidente o dal vice-presidente del Consiglio di amministrazione dell' Istituto Nazionale delle assicurazioni e composta del consigliere delegato dell'Istituto stesso, del Direttore generale del Credito della cooperazione e delle assicurazioni private, e dei rappresentanti dei Ministeri del tesoro, della marina, dell'industria, commercio e lavoro e dei trasporti, sovraintenderà a tutto quanto concerne l'andamento tecnico della nuova gestione, come pure di quella affidata all'Istituto Nazionale in virtù di R. decreto 30 agosto 1914, n. 902, per la sicurtà dei rischi di guerra in navigazione.

Art. 4.

Le norme, condizioni e modalità per il servizio istituito col presente decreto, e per il funzionamento della Commissione di cui all'art. 3, saranno stabilite con decreti del ministro dell'industria, commercio e lavoro.

Art. 5.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 novembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — CIUFFELLI — NITTI — DEL BONO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *novembre* 1917, *n.* 1894, *riflettente l'aggiunta del 50 % sulle somme da pagare in oro a titolo di dazi doganali* (1)

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e dei poteri conferiti al Governo dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto l'art. 14 della legge 7 aprile 1881, n. 133, sull'abolizione del corso forzoso;

Visto l'art. 7 dell'allegato I alla legge 22 luglio 1884, n. 339, approvante i provvedimenti finanziari;

Visti i decreti Luogotenenziali 18 novembre 1915, n. 1641, 21 maggio 1916, n. 607, e 5 luglio 1917, n.1069 che disciplinano il pagamento dei dazi doganali;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro del tesoro, di concerto con quello delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Dalla data di pubblicazione del presente decreto e fino a 6 mesi dopo la stipulazione della pace, le somme da pagare in oro a titolo di dazi doganali, potranno essere versate direttamente agli uffici di dogana in biglietti di Stato e di Banca con aggiunta del 50 per cento della somma da pagare.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 novembre 1917, n. 278.

È data al ministro del tesoro facoltà di variare, con suoi decreti da registrarsi alla Corte dei conti, l'ammontare dell'aggiunta anzidetta.

Per gli sdaziamenti non superiori alle lire cinquanta, è ammesso il versamento in scudi d'argento.

Per gli sdaziamenti non superiori alle lire cinque, gli uffici doganali sono autorizzati a ricevere monete divisionali d'argento, o buoni di cassa senza alcuna aggiunta.

Art. 2.

Rimangono sospesi, per tutto il periodo indicato nel comma I° dell'articolo precedente, gli articoli 2 e 3 del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n 1641, e, in genere, tutte le disposizioni relative al rilascio, da parte degli Istituti di emissione, di certificati per il pagamento di dazi doganali mediante versamento di biglietti in base a cambio da fissarsi dal Ministero del tesoro.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 novembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *novembre* 1917, *n.* 1920, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aumentare le tariffe per trasporti viaggiatori ed a sospendere le tariffe locali eccezionali* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visti i Nostri decreti 18 maggio 1916, n. 689, e 11 gennaio 1917, n. 53, relativi a provvedimenti diretti a ridurre il traffico ferroviario e ad aumentare le tariffe viaggiatori;

Visto il Nostro decreto 26 agosto 1917, n. 1475, che proroga al 1° novembre 1917 il termine per l'attuazione delle nuove tariffe locali per viaggiatori;

Visti i Nostri decreti 24 giugno 1915, n. 931 e 28 giugno 1917, n. 1149, relativi alle facilitazioni di tariffa per i trasporti di cereali;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro, dell'industria, commercio e lavoro, e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 dicembre 1917, n. 286.

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata:

a) a portare al cinquanta per cento, per i viaggi in 1ª ed in 2ª classe ed al trenta per cento per i viaggi in 3ª classe, con arrotondamento ai cinque centesimi superiori, tanto l'aumento del venti per cento stabilito dall'art. 1°, punto III, lettera *n*) e punto IX, comma 3°, del Nostro decreto 11 gennaio 1917, n. 53, sui prezzi dei biglietti di viaggio di cui non fu sospeso il rilascio, quanto l'aumento del venticinque per cento stabilito dalla stessa lettera *n*) sui prezzi dei biglietti di abbonamento;

b) a sospendere l'applicazione delle tariffe a piccola velocità indicate nell'allegato al presente decreto, vistato, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Art. 2.

Le soprattasse progressive stabilite dall'art. 1° lettera *a*) del Nostro decreto 18 maggio 1916, n. 689, e le soprattasse fisse di cui la lettera *d*) dell'articolo stesso sono abrogate.

Art. 3.

Il termine di tempo per l'attuazione della ulteriore unificazione e semplificazione delle tariffe locali, di cui il decreto Luogotenenziale 26 agosto 1917, n. 1475, è prorogato a un anno dopo la pubblicazione della pace.

Art. 4.

Il ribasso del cinquanta per cento sulle tariffe ferroviarie per i trasporti a carro completo di frumento e di granoturco e delle loro farine (compresi i semolini), anche di provenienza estera, di cui l'art. 1° del Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 931,

e l'articolo unico dell'altro Nostro decreto 28 giugno 1917, n. 1149, è esteso ai trasporti eseguiti a grande velocità, tanto a carro completo, quanto in piccole partite.

Art. 5.

I provvedimenti del presente decreto avranno effetto dal 10 dicembre 1917 pei trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, e dalle date che saranno fissate dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato pei trasporti in servizio cumulativo internazionale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 novembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — MILIANI — NITTI — R. BIANCHI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Allegato

Elenco delle tariffe la cui applicazione è sospesa.

1. — *Tariffe del Continente a piccola velocità ordinaria*: locali n. 214, 234 (soltanto per il nitrato di soda), 303 e 418; eccezionali n. 1003, 1007, 1055 e 1063 serie *A* e *B* (soltanto per il notrato di soda).

2. — *Tariffe interne della Sicilia a piccola velocità ordinaria*: locali n. 202 (estendendo la locale n. 601 p. v. ai trasporti in servizio interno della Sicilia), 216 e 303; eccezionali 403 serie *B*, 407 e 417.

3. — *Tariffe dirette dei servizi internazionali*: eccezionali n. 2, 3, 4, 6, 8 serie *a* e *b*, 9 serie *a*, 10, 11 *a* e *c*, 12 serie *a*, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 29, 30, 34 serie *a* (soltanto per il nitrato di soda) e 35.

4. — Finchè durerà la sospensione delle tariffe di cui il precedente punto 3, sarà pure sospesa l'applicazione delle seguenti tariffe o serie di tariffe ai trasporti di merci destinate all'estero:

Tariffe locali a piccola velocità n. 220, serie *C b*, e 222.

Visto d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di Sua Maestà il Re

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari
R. Bianchi.

Ordine di servizio N. 153. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Staggia Senese.

Dal giorno 10 dicembre 1917 verrà aperta all'esercizio, in via di esperimento, sulla linea Empoli-Chiusi, la fermata di Staggia Senese al km. 270 + 754 (da Roma) fra le stazioni di Castellina in Chianti e Poggibonsi, dalle quali dista rispettivamente m. 3.478 e m. 7.714.

La detta fermata, situata a destra della linea nel senso da Siena ad Empoli, è protetta da due semafori ad un'ala di seconda categoria collocati a sinistra dei treni ai quali comandano ed alla distanza dal F. V. di m. 1500 quello verso Castellina in Chianti e di m. 783 quello verso Poggibonsi.

La fermata di Staggia Senese è ammessa al solo servizio viaggiatori, e viene esercitata per mezzo di un guardiano con le modalità di cui l'art. 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909. La stazione di Castellina in Chianti resta incaricata della scritturazione dei biglietti e del versamento del relativo importo.

Dalla fermata di Staggia Senese vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente ordine di servizio.

In conseguenza di quanto sopra nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno applicare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 153–1917.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di Staggia Senese.

da	a e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Staggia Senese	Firenze S. M. N.	9.25	6.50	4.20	Castellina in Chianti
	S. Donnino.	8.20	5.75	3.70	
	Signa.	7.60	5.30	3.45	
	Carmignano	7.20	5.05	3.25	
	Montelupo	6.25	4.40	2.85	
	Empoli.	6.55	3.90	2.50	
	Ponte a Elsa.	4.95	3.45	2.25	
	Granaiolo	4.20	2.95	1.90	
	Castelfiorentino. . . .	3.60	2.55	1.65	
	Certaldo	2.55	1.80	1.15	
	Barberino di V. d'E. .	1.60	1.10	0.75	
	Poggibonsi	1.00	0.70	0.45	
	Castellina in Chianti .	0.50	0.35	0.25	
	Siena.	2.30	1.60	1.05	

N. B. — Nei prezzi suindicati non è compreso l'aumento del 50 % per la 1ª e 2ª classe e del 30 % per la terza classe che deve essere riscosso in aggiunta ai prezzi stessi, ma non le sovratasse provvisorie.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 153–1917.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 58 fra i nomi di Squinzano e Stagno (casa cantoniera) inserire:

Staggia Senese (Casa cantoniera)	Empoli-Chiusi	Firenze 4° Siena	85	V (*b*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

— a pag. 88 della tabella (85) *Livorno-Pisa-Empoli-Firenze* con diramazioni *Empoli-Chiusi* ed *Asciano-Montepescali,* fra i nomi di Poggibonsi e Castellina in Chianti trascrivere, in carattere corsivo, il nome di « Staggia Senese » con le seguenti distanze:

Livorno Marittima	Km.	113	Chianciano	»	97
Livorno Torretta	»	111	S. Miniato Fucecchio	»	55
Livorno S. Marco	»	111	Empoli	»	46
Bivio Calambrone	»	109	Montelupo	»	52
Tombolo	»	102	Carmignano	»	60
Pisa C.le P.ta Nuova	»	93	Signa	»	63
Pisa P.ta Fiorentina	»	92	S. Donnino	»	68
Navacchio	»	85	Firenze P.ta al Prato	»	76
S. Frediano a Settimo	»	83	Firenze S. M. Novella	»	77
Cascina	»	80	Ponte a Elsa	»	41
Pontedera	»	73	Granaiolo	»	35
La Rotta	»	69	Castel Fiorentino	»	30
S. Romano Montopoli	»	61	Certaldo	»	21
Barberino di Val d'Elsa	»	13	Chiusi	»	107
Poggibonsi	»	8	Montalceto	»	54
Castellina in Chianti	»	4	Trequanda	»	57
Siena	»	19	S. Giovanni d'Asso	»	63
Arbia	»	28	Torrenieri Montalcino	»	71
Castelnuovo Berardenga	»	35	Monte Amiata	»	84
Asciano	»	50	S. Angelo Cinigiano	»	95
Rapolano	»	56	Monte Antico	»	101
Lucignano	»	69	Paganico Grossetano	»	109
Sinalunga	»	74	Roccastrada	»	117
Torrita	»	81	Sticciano	»	126
Montepulciano	»	88	Montepescali	»	134

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

Segue *Allegato* **B.**

— a pag. 13 fra i nomi di Squinzano e Stagno (casa cantoniera) trascrivere:

Staggia Senese (casa cantoniera)	**53**	**27** *bis*

— a pag. 53 fra i nomi di Poggibonsi e Castellina in Chianti trascrivere:

27 *bis*	Staggia Senese (casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni della linea Livorno-Pisa-Empoli-Firenze con diramazioni Empoli-Chiusi ed Asciano-Montepescali la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 85 a pag. 88 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la si dovrà invece formare aggiungendo chilometri 8 a quella indicata per Poggibonsi e chilometri 3 a quella indicata per Castellina in Chianti, e scegliendo poi la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 154. (C.).

Nuovi provvedimenti di tariffa.

In applicazione del D. L. n. 1920 del 26 novembre 1917, si dispone quanto appresso:

I. — Servizio viaggiatori.

1) A partire dal 10 dicembre 1917, in sostituzione degli aumenti portati dai decreti luogotenenziali n. 689 del 18 maggio 1916 (articolo 1 comma *a, d* ed *e*) e n. 53 dell'11 gennaio 1917 (articolo 1, punti III e IX) si applicheranno quelli seguenti:

50 per cento per i biglietti di 1ª e di 2ª classe;

30 per cento per quelli di 3ª classe;

valendosi di apposita tabella che verrà all'uopo distribuita, nella quale, in corrispondenza ai prezzi di tariffa, sono indicati quelli nuovi aumentati.

2) I nuovi aumenti del 50 e del 30 per cento dovranno essere applicati sui prezzi normali di tariffa dei biglietti di qualsiasi specie, attualmente in distribuzione. Con l'attuazione di tali aumenti cesseranno di avere vigore le soprattasse temporanee, fisse e progressive, e l'aumento del 5 per cento per gli abbonamenti, di cui ai punti I a VIII, X a XIII e XV a XVIII dell'ordine di servizio n. 120-1916, nonchè l'aumento del 20 per cento di cui al capo II dell'ordine di servizio n. 3-1917.

Per i biglietti di doppia corsa gli aumenti dovranno essere computati sui prezzi netti del 20 per cento indicati sui biglietti stessi fino alla loro graduale sotituzione da parte del controllo prodotti.

3) Per i biglietti diretti da emettersi, tanto a tariffa ordinaria quanto a tariffa ridotta, in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie ammesse e con le linee Brescia-Iseo e Lecce-

Francavilla e diramazione Novoli-Nardò C.le, gli aumenti devono essere computati soltanto sulla quota relativa al percorso delle ferrovie dello Stato col provvedimento ora in uso per l'aumento del 20 per cento e indicato al punto II, parte B, dell'ordine di servizio n. 3-1917. Per quanto riguarda i biglietti — sempre in servizio cumulativo — a destinazione fissa, di sola andata e di doppia corsa, le stazioni interessate riceveranno, dal controllo prodotti viaggiatori di Firenze, la distinta dei nuovi prezzi complessivi da riscuotersi.

Anche per i biglietti di abbonamento (ordinari ed a tariffa locale n. 8), da emettersi in servizio cumulativo con le Amministrazioni che lo consentono, l'aumento deve essere computato soltanto sulla quota relativa al percorso delle ferrovie dello Stato, continuando però a praticare l'aumento del 5 per cento per il percorso — quando richiesto — della linea Varese-Porto Ceresio.

Per i biglietti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna l'ufficio contabilità prodotti di Firenze invierà alle stazioni ammesse al servizio un prospetto delle quote di supplemento da riscuotersi per i detti aumenti, in aggiunta ai prezzi dell'allegato 1 alla tariffa del servizio medesimo, diramato con la 4ª appendice alla tariffa stessa (ordine di servizio numero 120-1916).

Per i biglietti diretti in servizio cumulativo internazionale saranno a suo tempo indicati, alle singole stazioni, i nuovi prezzi e la loro data di decorrenza.

4) I nuovi aumenti si devono riscuotere anche per i viaggi interessanti le linee Desenzano-Desenzano Lago, Cerignola-Cerignola città, Saline di Volterra-Volterra, Ofantino-Margherita di Savoia e le ferrovie complementari sicule; e nell'allegato al presente ordine di servizio si indicano i relativi nuovi prezzi.

5) Nell'allegato suddetto sono indicati anche i nuovi prezzi da riscuotere pei biglietti (da emettere con decorrenza dal 10 dicembre 1917) per abbonamenti ordinari alla intera rete, per abbonamenti della linea Cerignola-Cerignola città e per quelli per agenti ferroviari e loro famiglie. Nell'allegato stesso sono pure riportate le nuove quote da computarsi per i viaggi a tariffa ri-

dotta fra Domodossola e Briga e i nuovi prezzi dei biglietti di andata e ritorno settimanali e festivi per lavoratori.

6) Gli aumenti si applicano anche sui prezzi:

a) dei treni speciali, compreso il diritto fisso;

b) dei viaggi in carrozze saloni, compresi i diritti fissi;

c) della tariffa pei viaggi con treni di lusso;

d) dei viaggi in servizio diretto ferroviario-marittimo con la Sicilia (quando venga riattivato) computandoli sulle sole quote ferroviarie;

e) dei trasporti di cui agli articoli 20, 22 e 24 delle tariffe;

f) dei cani da caccia trasportati in vettura di 3ª classe, accompagnati dai cacciatori e paganti i prezzi di questi ultimi;

g) dei cambi di classe, di treni, ed in genere di tutte le esazioni suppletorie. I prezzi dei cambi di classe e di treno devono essere stabiliti in base alla differenza fra le rispettive tariffe già aumentate;

h) sulle tasse minime e sulle penalità previste dalle tariffe, dalle concessioni speciali e dal regolamento pei trasporti militari;

i) pel trasporto dei campagnuoli viaggianti in massa in vagoni senza sedili e pei viaggi in 4ª classe, pei quali tutti si applica l'aumento del 30 per cento.

7) Sono esclusi dagli aumenti:

a) i prezzi dei biglietti di abbonamento in corso di utilizzazione anche se a pagamento rateale;

b) le quote di confine Bardonecchia conf.-Modane stazione;

c) i diritti fissi per l'uso dei biglietti di viaggio gratuiti serie B e B°;

d) il diritto fisso per esazioni suppletorie di cui all'art. 29 delle tariffe;

e) le tasse di sosta e di percorso a vuoto di cui gli articoli 21 e 22 delle tariffe;

f) i biglietti di entrata nelle stazioni;

g) le tessere ferroviarie per abbonamento;

h) i prezzi dei trasporti in servizio per conto di imprese.

8) Nel caso di prezzi di trasporto superiori a quello di L. 100, massimo contenuto nella tabella di cui al n. 1, si farà il calcolo aritmetico degli aumenti, con arrotondamento ai cinque centesimi superiori.

9) L'importo degli aumenti non deve essere indicato sui biglietti a destinazione fissa, sia di corsa semplice che di doppia corsa, e sarà indicato invece in cifra complessiva su tutti i biglietti a percorso facoltativo.

10) Un esemplare della tabella degli aumenti di cui al punto I dovrà essere tenuto esposto a disposizione del pubblico presso lo sportello delle biglietterie.

Disposizioni contabili.

Non occorrendo di tenere in evidenza per nessuna categoria di biglietti l'aumento del 50 per cento per la prima e la seconda classe e del 30 per cento per la terza, così le stazioni, nell'eseguire le loro operazioni di registrazione e di contabilizzazione tanto sullo scartafaccio mod, *Ci*-209, quanto sul registro mod. *Ci*-210, e sui riassunti componenti la contabilità viaggiatori da rimettersi al controllo, computeranno il prezzo unitario già aumentato dalle suddette percentuali.

A tal uopo le stazioni che fanno uso dei fascicoli *Ci*-213 e 214 speciali, con i prezzi stampati dei biglietti a destinazione fissa, dovranno praticare a mano le opportune correzioni dei prezzi stessi.

Restano ferme le altre disposizioni emanate coll'ordine di servizio N. 120-1916 circa la contabilizzazione dei diritti fissi, da riscuotersi per i viaggi gratuiti.

II. — Servizio merci.

Servizio interno e cumulativo italiano.

A) *Sospensioni di tariffe.* — Per i trasporti accettati dal giorno 10 dicembre 1917 è sospesa l'applicazione delle seguenti tariffe:

Tariffe del continente a piccola velocità ordinaria

Locale n. 214 (carbone fossile);
» n. 234: soltanto per i trasporti di nitrato di soda. La detta tariffa resta quindi in vigore per tutte le altre merci in essa indicate;
» n. 303 (graniti e pietre in pezzi o blocchi);
» n. 418 (agro e sugo greggio o crudo di limone, di arancio, e simili);
Eccezionale n. 1003 (vino comune guasto ed uva pigiata, proveniente di viti peronosporate, destinati alla distillazione);
» n. 1007 (piriti di ferro);
» n. 1055 (vino e mosto comuni ed uva pigiata in botti o barili, destinati all'estero);
» n. 1063, serie A e B: soltanto per i trasporti di nitrato di soda. Le dette serie restano quindi in vigore per tutte le altre merci in esse indicate. Resta pure in vigore la serie E.

Tariffe interne della Sicilia a p. v. ordinaria.

Locale n. 202 (vetrerie). Contemporaneamente viene estesa ai trasporti in servizio interno della Sicilia la tariffa locale del continente n. 601 p. v.;
» n. 216 (sterri di zolfo);
» n. 303 (fusti di legno, usati pel precedente trasporto di uve e mosto comuni e di agro concentrato o crudo);
Eccezionale n. 403, serie B (agrumi e scorze di agrumi);
» n. 407 (lana sucida in balle);
» n. 417 (locomobili, locomotive e macchine agrarie)..

Per conseguenza, nell' intestazione delle tariffe continentali n. 214, 303, 418, 1003, 1007 e 1055 e delle tariffe interne sicule n. 202, 216, 303, 403 serie B, 407 e 417 dovrà essere apposta l'annotazione:

Sospesa dal 10 dicembre 1917 (D. L. n. 1920 del 26 novembre 1917).

Nell'intestazione della tariffa locale n. 234 e delle serie A e B della eccezionale n. 1063 dovrà apporsi l'annotazione:

Sospesa, per quanto riguarda il nitrato di soda o nitro cubico, dal 10 dicembre 1917 (D. L. n. 1920 del 26 novembre 1917).

Nell'*Avvertenza* stampata sotto l'intestazione del capo XIX delle tariffe (pag. 35 della parte V, edizione 1° luglio 1916) è da fare la seguente aggiunta all'elenco delle tariffe contenute nella parte IV, valevoli anche in servizio interno della Sicilia:

3) Tariffa locale n. 601 p. v. (*Vetrerie di fabbricazione nazionale*).

B) *Facilitazioni di tariffa a favore dei trasporti di cereali.* — Il ribasso del cinquanta per cento che, a norma degli O. S. n. 41 del 1915 e successivi, è concesso ai soli trasporti *a carro completo e a piccola velocità* di frumento, di granturco e delle loro farine (compresi i semolini), anche di provenienza estera, viene esteso ai trasporti a *grande velocità,* tanto a carro completo quanto in piccole partite, limitatamente, per quanto riguarda i trasporti in servizio cumulativo, al percorso sulle ferrovie dello Stato.

Restano naturalmente esclusi anche alla nuova concessione i trasporti di *farinette* e quelli di granturco destinato alla distillazione ovvero a qualsiasi altro uso industriale.

Servizio internazionale.

Fino a nuovo avviso nessuna modificazione è introdotta nel servizio merci internazionale, per i trasporti effettuati con applicazione delle tariffe dirette.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22).

Allegato all'ordine di servizio N. 154-1917.

Prezzi da riscuotersi per i percorsi sulle ferrovie di proprietà privata esercitate dallo Stato.

Percorsi		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Cerignola-Cerignola Città (Km. 7).				
Viaggi a tariffa ordinaria		1.75	1.00	0.50
Viaggi a tariffa ridotta	Concessioni speciali *A* e *C*	0.90	0.70	0.35
	Concessione speciale *B*	—	—	0.40
	Tariffa militare	0.45	0.40	0.20
Desenzano-Desenzano Lago (Km. 4).				
Viaggi a tariffa ordinaria	adulti	0.75	0.55	0.35
	ragazzi	0.40	0.30	0.20
Saline di Volterra-Volterra (Km. 17).				
Viaggi a tariffa ordinaria		1.35	—	0.30
Compartimenti riservati		11.95	—	6.35
Ofantino-Margherita di Savoia (m. 5).				
Viaggi a tariffa ordinaria	adulti	1.00	0.60	0.30
	ragazzi	0.55	0.30	0.15

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 154-1917.*

Quote afferenti ai percorsi sulle LINEE COMPLEMENTARI DELLA SICILIA da computarsi nella formazione dei prezzi dei biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria in servizio diretto con le stazioni della rete principale di Stato.

Percorrenza		Quote ferr. compl.		Percorrenza		Quote ferr. compl.	
da	a	1ª cl.	3ª cl.	da	a	1ª cl.	3ª cl.
Assoro	Floristella	4.00	1.60	Lercara bassa . . .	Bivio Filaga . . .	4.00	1.60
»	Grottacalda . . .	4.30	1.70	» . . .	Depupo Castronovo	2.50	1.00
»	Mulinello	1.15	0.50	» . . .	Lercara Alta . . .	1.15	0.50
»	Valguarnera . . .	3.15	1.25	» . . .	Prizzi	4.65	1.85
Canicattì	Bivio Margonia .	1.80	0.80	» . . .	S. Luca	2.25	0.95
»	Camastra.	2.70	1.20	Licata	Bivio Margonia .	6.60	2.70
»	Licata (via Naro).	8.35	3.35	»	Camastra.	5.65	2.25
»	Molinazzo	1.15	0.50	»	Molinazzo	7.30	2.90
»	Naro.	2,05	0.85	»	Naro.	6.30	2.50
»	Palma Montechiaro	4.95	2.05	»	Palma Montechiaro	3.40	1.40
»	Scifitelli	7.45	3.00	»	Scifitelli	1.00	0.40
»	Torre di Gaffe . .	6.75	2.75	»	Torre di Gaffe . .	1.60	0.60
Castelvetrano . . .	Capo S. Marco . .	5.85	2.35	P. Empedocle Staz.	Cattolica Eraclea .	4.50	1.80
» . . .	Gibellina	3.60	1.45	» .	Montallegro . . .	3.60	1.45
» . . .	Menfi.	4.00	1.60	» .	Realmonte	1.30	0.55
» . . .	Partanna.	1.60	0.60	» .	P. Empedocle Cann.	0.30	0.20
» . . .	Porto Palo	3.15	1.25	» .	Punta Piccola . .	0.70	0.35
» . . .	Rampinzeri . . .	2.65	1.05	» .	Siculiana	1.95	0.80
				» .	Siculiana Scalo . .	2.35	1.00
» . . .	S. Ninfa	2.35	1.00	» .	Bivio Greci. . . .	6.30	2.50
» . . .	Sciacca	6.75	2.70	» .	Ribera	7.05	2.80
» . . .	Selinunte	1.95	0.80	» .	Maurici Cianciana.	5.05	1.95

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 154–1917.*

Prezzi dei biglietti di abbonamento per l'intera rete.

Classi	Durata dell'abbonamento in mesi											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1ª classe.	522.00	949.50	1258.50	1566.00	1873.50	2181.00	2488.50	2796.00	3103.50	3411.00	3718.50	4026.00
2ª classe.	355.50	643.50	850.50	1057.50	1263.00	1468.50	1674.00	1879.50	2085.00	2290.50	2496.00	2701.50
3ª classe.	195.00	351.00	461.50	572.00	682.50	793.00	903.50	1014.00	1124.50	1235.00	1345.50	1456.00

Prezzi dei biglietti di abbonamento per la linea Cerignola-Cerignola città.

Classi	Durata dell'abbonamento					
	un anno	sei mesi	quattro mesi	tre mesi	45 giorni	un mese
1ª classe.	339.70	188.95	140.05	104.95	94.60	63.00
2ª classe.	244.30	133.65	104.40	78.30	70.50	47.05
3ª classe.	147.25	84.45	64.05	48.00	43.30	28.90

Abbonamento a prezzo ridotto per gli agenti ferroviari e le rispettive famiglie

Classi	Zone di distanza					
	fino a Km. 10	da Km. 11 fino a 20	da Km. 21 fino a 30	da Km. 31 fino a 40	da Km. 41 fino a 50	da Km. 51 fino a 60
1ª classe	11.70	16.65	21.70	25.00	28.30	33.25
2ª classe.	6.45	11.20	14.35	17.50	19.05	20.70
3ª classe.	4.00	5.30	6.60	9.20	10.50	11.80

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 154-1917.*

Viaggi a prezzo ridotto fra Domodossola e Briga degli agenti delle ferrovie italiane dello Stato e delle Ferrovie Federali Svizzere nonchè delle persone di loro famiglia.

Percorrenze	1ª classe	2ª classe	3ª classe
da Briga a Iselle transito	2.50	1.75	1.25
» Iselle » »	0.15	0.15	0.10
» Varzo » »	1.00	0.70	0.35
» Preglia » »	2.20	1.45	0.80
» Domodossola » »	2.70	1.90	1.00

Prezzi dei biglietti settimanali e festivi di andata e ritorno per lavoratori.

(*Tariffa speciale interna D della Sicilia*).

Percorrenze	Settimanali	Festivi
da 1 a 4 chilometri	0.85	0.85
» 5 » 8 »	1.70	1.70
» 9 » 12 »	2.50	2.50
» 13 » 16 »	3.35	3.35
» 17 » 20 »	4.10	4.10
» 21 » 30 »	5.75	5.75
» 31 » 40 »	—	7.30
» 41 » 50 »	—	8.80

Circolare N. 84. (M. V.).

Veicoli requisiti per conto dell'Autorità militare.

Con riferimento alla Circolare n. 77-1916, inserita nel Bollettino ufficiale n. 37 del 14 settembre s. a., si comunica l'elenco dei veicoli di proprietà privata che attualmente si trovano a disposizione dell'Autorità militare per requisizione, il cui trattamento continua ad essere disciplinato dall'ordine di servizio 250-1915 e dalla circolare 34-1916.

Il presente elenco annulla e sostituisce quelli pubblicati con le circolari su richiamate.

Società per le ferrovie di Reggio Emilia (Esportazione agricola).

Mv. dal 914.000 al 914.006
» 914.008 al 914.040

« Sias » Società Italiana Affitto Serbatoi–Barletta.

Mv. dal 973.630 al 973.639

Ditta E. Blenk — Genova.

Mv. 909.010 — 909.015 — 909.021 — 909.034 — 909.035 — 909.050 — 909.051 — 909.058 — 909.102 — 909.130

Ditta Edoardo Gerhardt — Genova.

Mv. 932.018 — 932.019 — 932.105 — 932.125 — 932.141 — 932.214 — 932.307 — 932.323 — 932.338 — 932.348.

Ditta Jean Mesmer — Genova.

Mv. 908.008 — 908.025 — 908.028 — 908.031 — 908.046 — 908.059 — 908.129 — 908.147 — 908.194 — 908.195 — 908.313

Distillerie Italiane — Milano.

Ma. 901.023 — 901.110 — 901.112

Società Solvay e C. — Rosignano.

Mam. 922.601 — 922.602

Società Italo-Americana pel petrolio — Genova.

Mo. 921.004 — 921.036.
Mp. 921.073

Compagnia internazionale dei Wagons-lits — Roma.

WL. 2123.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *e ai controllori del materiale.*

Circolare N. 85. (C. R.).

Pagamento dei diritti doganali.

In conseguenza del decreto Luogotenenziale 25 novembre 1917, n. 1894, compreso nel presente Bollettino ufficiale, le disposizioni contenute nell'art. 47 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie - edizione maggio 1910 - sono, fino a 6 mesi dopo la stipulazione della pace, modificate come in appresso:

I dazi doganali di *entrata* possono essere pagati in biglietti di Stato e di banca con aggiunta dell'aggio fisso del 50 per cento.

Sono sospese tutte le disposizioni relative al rilascio da parte degli Istituti di emissione dei certificati nominativi accennati in detto articolo.

Per gli sdaziamenti in entrata, non superiori a L. 50, è ammesso il pagamento con scudi d'argento, e, per quelli non superiori a L. 5, con monete divisionali d'argento, e buoni di cassa, senza aggiunta di alcun aggio.

Rimangono ferme le disposizioni di cui al comma *b*) del citato articolo.

In relazione a quanto precede verrà sospesa la comunicazione giornaliera, alle stazioni interessate, del cambio per i dazi d'entrata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 86. (A).

Somministrazione vestaglie di zanella nera alle scrivane.

Si porta a conoscenza del personale interessato che il Consiglio di amministrazione ha approvato che a tutte le scrivane in servizio, tanto stabili quanto in prova od avventizie, vengano somministrate le vestaglie di zanella nera, già in uso per le scrivane «dattilografe», che debbono essere indossate durante l'orario di servizio.

Le vestaglie destinate alle scrivane addette ai servizi attivi porteranno, a differenza di quelle destinate alle scrivane degli uffici, un monogramma F. S. sormontato da una piccola ruota alata in alpacca (Cat. 113).

La durata minima di dette vestaglie è fissata in *un anno* e le medesime vengono somministrate come oggetto di consumo, d'uso personale, con il contributo di 3/4 della spesa da parte dell'Amministrazione, restando l'altro quarto della spesa medesima a carico della richiedente.

Le richieste dovranno essere fatte con mod. A 82 per ciascuna scrivana e dovranno essere inviate dall'ufficio dal quale dipendono le richiedenti:

al *Magazzino già Economato* (Vestiario) di *Torino* per le scrivane dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia e Genova;

al *Magazzino Approvvigionamenti* di *Firenze* per le scrivane dei Servizi Trazione e Veicoli e per quelle dei Compartimenti di Firenze, Bologna, Ancona e Bari;

al *Magazzino Approvvigionamenti* di *Roma Trastevere* per le scrivane della Direzione generale, degli uffici sedenti in Roma e dei Compartimenti di Roma, Napoli, Reggio C. e Palermo, seguendo il procedimento delle ordinarie richieste A 82 per accessori di vestiario del personale maschile.

Le vestaglie in parola sono di un' unica taglia: cm. 130 di lunghezza ; in caso di misure eccezionali gli uffici dovranno fare apposita annotazione sulle richieste A 82, con l'indicazione delle misure del caso, in modo che il Magazzino possa emettere speciale ordinazione al sarto.

S'invitano quindi tutti gli uffici a provvedere all'emissione delle richieste A 82 per tutte quelle scrivane che attualmente fossero sprovviste delle suddette vestaglie o avessero bisogno di effettuarne il ricambio, alla condizione, beninteso, che sia trascorso, in questo ultimo caso, il termine minimo di durata, sopra fissato, dalla precedente somministrazione e che la vestaglia da ricambiare sia versata a Magazzino con R. 133 scaricando l' inventario dell'ufficio dal quale dipende la richiedente.

Con l'occasione si interessano gli uffici stessi ad esercitare una assidua sorveglianza affinchè tutte le scrivane indossino, nell'orario di servizio, la vestaglia prescritta, la quale non dovrà assolutamente subire modificazioni nella foggia, da parte delle scrivane stesse.

Le disposizioni contenute nella presente circolare annullano e sostituiscono quella riguardante la concessione, in conto minuto materiale di esercizio, del grembiale di zanella nera alle « dattilografe », contemplata nella tabella E pubblicata con l'appendice n. 15 al Regolamento 22 marzo 1907 sul vestiario uniforme del personale.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Costruzioni ferroviarie - Danni a proprietà pubbliche o private - Occupazioni ferroviarie - Responsabilità dell'appaltatore - Riscatto - Obblighi della Società già concessionaria.

Le occupazioni temporanee di terreni per estrazione di materiali e le deviazioni provvisorie di strade e canali eseguite in occasione dell'impianto d'una linea ferroviaria, costituendo mezzi d'opera per la esecuzione della medesima, restano a carico dell'Impresa costruttrice; epperò è a questa e non alla Società concessionaria della linea che i privati o gli Enti interessati debbono rivolgersi per la liquidazione dei compensi o delle indennità loro dovute.

Operatosi il riscatto della linea, i danni prodotti dall'esercizio fanno carico all'esercente la ferrovia nel momento in cui si sono verificati, quelli, invece, che si riallacciano alla espropriazione fanno carico all'espropriante e, quindi, alla concessionaria e quelli che hanno origine dalla costruzione rimangono sempre a debito della costruttrice e perciò della concessionaria medesima, senza possibilità di trapasso, in difetto di clausole in contrario, allo Stato riscattante (1).

CORTE APPELLO DI NAPOLI — sentenza 23 luglio; 12 settembre 1917 (*Est.* Sannia) — Società Ferrovie Meridionali, *appellante,* contro Comune di Vastogirardi e Ferrovie Stato.

Osserva che alla esatta soluzione della controversia ben a proposito la diligente difesa della Società delle ferrovie meridionali ha distinto i capi di domanda del Comune, e cioè alcuni

(1) Ved. sentenza appellata 24 luglio 1912 Tribunale d'Isernia nel Bollettino 1913-IV-83 — Ved. anche Tribunale di Roma, Boll. 1915-IV-14.

riguardano danni avvenuti durante la esecuzione dei lavori, come estrazione di pietre, pietrame e brecciame, uso di acqua, inquinamento di condutture per materiali luridi della casa provvisoria degli operai, occupazioni provvisorie di suolo ed altre simili, come rilevasi ai capi *e, f, g,* del dispositivo della sentenza; altri che son riportati ai capi *a, b, c,* riguardano interruzioni e cambiamento di strade dei quali fatti il Comune si duole, perchè i cittadini erano costretti a percorrere una strada più lunga, e di dovere sostenere maggiori spese di manutenzione; altri di cui alle lettere *d, i, f,* riguardano deviazioni di corsi d'acqua, infine i capi 11, 22 dell'atto di citazione contengono occupazione di suolo.

Osserva che la principale doglianza della Società delle Ferrovie è appunto per quanto riflette i numeri 6, 8, 9, 10, 14, 16, 19, 20, e per i quali fu dato incarico al perito nelle sumentovate lettere *e, f, g,* perchè, se mai sussistessero, ne dovrebbe rispondere l'appaltatore. E pare alla Corte che la doglianza sia fondata, essendo inapplicabile nella specie la disposizione dell'art. 1153 c. c. confondendosi evidentemente l'appalto fra privati, mentre gli appalti fra pubbliche amministrazioni sono regolati per virtù di legge, che sono appunto quella di espropriazione per pubblica utilità, e quella sulle opere pubbliche. Checchè sia di ciò bastava dare uno sguardo agli articoli 15 e 5 del capitolato di appalto, per la costruzione di nuove linee per l'esercizio della Rete Adriatica che il sig. Maciotta accettò di eseguire giusta la convenzione del 24 aprile 1893, per convincersi come il Comune malamente siasi rivolto alla Società. Infatti ivi si legge che le occupazioni dei terreni occorrenti alla sede stabile delle Ferrovie e sue dipendenze saranno eseguite direttamente dalla Società. Tutte le altre occupazioni permanenti e temporanee per cave di materiali o di materie di rifiuto, per cantieri, strade, passaggi o posti provvisori; le indennità per atterramento di piante, perdite di frutti, per ristagno di acqua, per impedimenti di passaggi, e per qualsiasi altro guasto, insomma tutto quanto si dovrà spendere per indennità a proprietari o coloni e per soddisfare a qualunque reclamo di privati e delle pubbliche autorità, per ristagno di acque, per guasto alle strade pubbliche o private o per qualunque altro titolo (ad eccezione soltanto dell'importo dell'espropria-

zione permanente della zona necessaria alla sede stabile della ferrovia e parti eccessorie, comprese le deviazioni permanenti di strade e di corsi di acqua) resta a carico dell'appaltatore, e si intende compensato e compreso nella somma che fosse accordata ai termini dell'art. 5 e nei prezzi unitari dei lavori. Anche le deviazioni delle strade e corsi di acqua, le quali hanno carattere provvisorio e sono mezzo alla esecuzione del lavoro, sono a carico dell'appaltatore. E nell'art. 5 dello stesso Capitolato vi è il seguente inciso « le indennità per occupazioni stabili come temporanee di terreno e di qualunque altro immobile; per guasti di ogni specie fatti alla proprietà altrui, perdite di raccolti, canoni, affitti ed altro; le spese necessarie per mantenere la continuità, comodità e sicurezza dei transiti, e corsi d'acqua provvisori, sì pubblici che privati, le spese necessarie per procurare l'acqua potabile per gli operai e l'acqua per la muratura sia scavando pozzi, sia formando vasche per raccogliere le acque piovane, e le spese per condurre i lavori e in generale tutto quanto si riferisce all'impianto dell'Impresa e dall'esecuzione delle opere appaltate ». E quando per virtù della preaccennata legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865 si regolano tanto i rapporti tra l'Amministrazione appaltante e l'appaltatore, quanto fra costui ed i terzi, niun dubbio può sorgere sulla mal fondata pretesa del Comune che, se crede per questa parte della domanda, sperimentare la sua azione, non ha che a rivolgersi all'Impresa costruttrice ed anche la legge sulla espropriazione per pubblica utilità ha disposizioni analoghe, che vengono pure riformate dalla scuola e dal foro e che torna inutile qui ripetere essendo sufficienti le poche osservazioni di sopra accennate.

Osserva che sui danni per deviazioni di strade e canali, ove avessero avuto carattere provvisiorio e servito di mezzo all'esecuzione del lavoro, l'appellante Società afferma doverne rispondere l'appaltatore. Per le altre che riguardano deviazioni permanenti di strade e di corsi d'acqua la domanda è improponibile dinanzi l'Autorità giudiziaria, anche quando si chiedono danni per maggiori spese da erogare per mantenimento delle strade a causa di cambiamenti, essendo conseguenza dell'opera pubblica. Ma la sentenza impugnata per questa parte non merita alcuna censura, perchè con esatto criterio giuridico stabilisce in quali limiti per le sud-

dette ragioni poteva essere ammessa la domanda di danni, onde a ragione, la difesa del Comune afferma che il danno non si è reclamato perchè i cittadini siano costretti a percorrere una strada lunga, ma per le opere che il Comune dovrà fare per ristabilire una più diretta comunicazione fra il Comune-Centro di Vastogirardi e le due Borgate Paglierono e Cerreto, e, conseguentemente, per tutto quanto il Comune sarà costretto ad erogare in più per questa sistemazione delle sue strade e per la tanto più gravosa e costosa loro manutenzione. Non dunque utilità mancata o disagi di maggior percorso, ma invece spese necessarie di sistemazione, di manutenzione e rivalsa del valore di acque deviate od inquinate, nonchè di occupazioni di suolo, di danni cagionati da costruzione di ponti e di ponticelli e di case cantoniere con frane, con interruzione delle comunicazioni. Torna poi superfluo aggiungere che il Comune, e molto meno il Tribunale han mai preteso di sindacare l'opera pubblica, ovvero di chiedere che l'opera stessa sia in qualsiasi modo mutata per l'interesse dell'Amministrazione comunale, ma soltanto se dall'opera, che restar deve come è, sia derivato danno risarcibile, ed ognun vede come l'autorità giudiziaria è l'unica competente a decidere.

Osserva circa la deviazione del canale d'irrigazione in contrada Mulino Vallone, si denunzia la sentenza, oltre che, perchè dovea tale azione essere improponibile, anche perchè la prima indagine necessaria era il vedere se il terreno appartiene al Comune. Ma se con la lettera *a*) del dispositivo di quel pronunziato si è dato incarico al perito di verificare se a causa della costruzione di quella ferrovia sia stato deviato un pubblico canale d'irrigazione in contrada Vallone Mulino, è evidente che il perito, se troverà che il canale non è pubblico, o che la proprietà su cui corre è privata, risponderà negativamente. E per le ragioni precedentemente riferite non è a parlare di improponibilità di azione.

Osserva che in quanto all'azione di garentia, proposta contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la sentenza impugnata non deve essere riparata, essendo infondati tanto l'appello principale, che l'incidentale. Innanzi tutto è ben stabilire che la Società delle strade ferrate meridionali con l'atto in rilievo del 19 dicembre 1910, espressamente domandò che il sig. Riccardo Bianchi, nella rappresentanza di Direttore generale delle ferrovie

dello Stato, fosse comparso dinanzi al Tribunale per tenerla rilevata ed indenne, delle indennità che, in impugnata ipotesi, fossero attribuite al Comune di Vastogirardi per danni verificatisi posteriormente al 30 giugno 1906, il che importa che per i danni precedenti accettava pienamente la responsabilità. Senonchè, con la comparsa mutò in parte pensiero, perchè domandò che fossero le ferrovie dello Stato tenute all'indennizzo dei danni lamentati, limitatamente a quelli permanenti, dal modo di essere delle opere ferroviarie, quali sussistevano al momento del riscatto, ed esclusi i danni transitorii, arrecati durante la esecuzione dei lavori ed, in quanto a quelli permanenti, limitatamente ai danni posteriori al trenta giugno 1906, dalla decorrenza del riscatto. Ma ben si oppose il Tribunale quando osservò, che per i danni avvenuti a causa della costruzione non poteva risponderne l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che giustamente deve esser messa fuori causa, mentre per quelli, che pur essendo sorti in quella occasione, continuano ancora durante l'esercizio della linea, non può sottrarsene la detta Amministrazione al risarcimento in virtù della legge che approvò la convenzione di riscatto. La sottile difesa legale delle ferrovie dello Stato, appellandosi alle concessioni che si ebbe la Società per le strade ferrate meridionali, con la convenzione del venti giugno 1888, approvata mediante la legge venti luglio detto anno, per la costruzione della linea, e segnatamente agli articoli 4 e 9, sostiene, *ed a ragione,* che dovesse rispondere la Società concessionaria, cosa che viene meglio chiarita dagli articoli 13 della convenzione e 54 del Capitolato di appalto per la Rete Adriatica. E da tutte siffatte disposizioni poteva a buon diritto concludersi che se i danni erano dovuti all'esercizio, facevano carico all'esercente per la legge comune e per la legge sulle opere pubbliche, e se invece, si riallacciano alla espropriazione rimanevano a carico dell'espropriante, e se avevano origine dalla costruzione, gravavano sul costruttore.

Segue da ciò che per i danni, che il Comune pretende derivare dalle suesposte cause, la Società concessionaria e l'appaltatore, ciascuno per la sua parte ne dovranno rispondere, perchè, notisi, siffatti danni avvennero prima del riscatto, ed il Comune se ne lamentò la prima volta con l'atto 11 aprile 1906, cioè tre mesi innanzi. Ecco perchè le sentenze di questa Corte e della Cassa-

zione di Napoli, accennate dal difensore della Società delle ferrovie meridionali, sono inopportunamente invocate, imperocchè l'azione che fu promossa e risoluta con tali pronunziati riguardava risarcimenti di danni avvenuti dopo il 15 luglio 1906, derivanti da cattiva costruzione della linea. E poichè l'art. 1 della convenzione di riscatto, al comma secondo, dichiara che le linee saranno accettate nello stato in cui si trovano all'atto della presa di possesso, è di una palmare evidenza che di tutto ciò che avvenga in futuro, in virtù di tal patto, non potrà farsene carico alle antiche Società esercenti. E che non vi sia dubbio su tale interpretazione, basterà trascrivere quanto è scritto nella sentenza della Corte di Cassazione 31 ottobre 1914. Infatti, quel Collegio, dopo aver data interpretazione al suddetto articolo 1, soggiunge: « Nè è possibile supporre che l'ex concessionario volesse « legarsi, sia pure pel solo tempo necessario, al decorso della pre« scrizione per continuare a rispondere verso i terzi di danni veri« ficatisi dopo il riscatto e dipendenti unicamente dalla costru« zione. In tal modo lo Stato riscattante non subentrerebbe al « concessionario negli oneri relativi ad un'opera, che esso fece « compiere nel pubblico interesse, e che rimase sempre di pro« prietà della collettività, anche durante il tempo che fu dato « ad altri in esercizio. Ciò contrasterebbe col contenuto dell'ar« ticolo 4 delle cennate convenzioni, il quale, parlando dei con« tratti impegni, ed oneri di qualunque natura verso i terzi, pre« suppone un subingresso dello Stato sui detti oneri del 30 giu« gno 1906 in poi. Cessato l'esercizio, e consegnate le linee, la « responsabilità ritorna dunque completa all'ente cui l'opera ap« partiene, e nella quale per necessità l'ente, proprietario, ebbe « sempre sorveglianza e controllo, e non è concepibile che dal fatto « nuovo sopraggiunto, dopo avvenuta la consegna delle linee, la « cessazione dell'esercizio risponda il concessionario che non ha « più nessuna ingerenza, nè ragione di richiedere quelle modifiche « che avrebbe potuto proporre e domandare durante l' esercizio « concessogli, in modo da rivalersi della spesa corrispondente ai « lavori accessori per riparare ad inconvenienti che mai ebbero « a verificarsi durante la concessione di esercizio ». Laonde, interpretata in tal modo la convenzione, è fuori dubbio che non può muoversi doglianza dalla Società delle ferrovie meridionali, per-

chè, avvenuti i danni prima del riscatto, era suo dovere ripararli, in omaggio appunto a tali giudicati, e sarebbe un indebito arricchimento voler pretendere che l'indennizzo spetti alle ferrovie dello Stato, e perciò non tanto per l'art. 4, inapplicabile nella specie, ma pel primo, la sentenza del Tribunale nel suo dispositivo, deve rimanere integra, e l'appello dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non ha ragione d'essere, perchè questa dei danni che continuano per l'esercizio deve rispondere assolutamente, essendo divenuti permanenti, e perchè la linea fu accettata nello stato in cui si trova.

Osserva che, stabiliti in tal modo i limiti della controversia, viene meno la indagine sull'appello adesivo, proposto in via subordinata dall'Amministrazione delle ferrovie delo Stato, che rimane assorbito; ed, in ogni caso, a prescindere dal vedere se sia ammissibile, per tutte le considerazioni di sopra riferite, la improponibilità dell'azione non sussiste.

Osserva che, dovendosi rimandare la causa ai primi giudici per l'ulteriore corso, con maggiore criterio ed opportunità potranno in definitivo, statuire nelle spese di appello.

ANNO X - N. 50

13 DICEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma dicembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

R. decreto 1° dicembre 1917 n. 1925, che dichiara in istato di guerra il territorio delle provincie di Bergamo, Como, Milano, Modena, Novara, Parma, Pavia e Reggio Emilia (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Codice penale per l'esercito, approvato con R. decreto 28 novembre 1869;

Visto il Codice penale marittimo, approvato con R. decreto 28 novembre 1869;

Visto il R. decreto del 5 ottobre 1916, n. 1313, col quale sono dichiarati in istato di guerra alcuni comuni della provincia di Bergamo;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per la guerra, per gli affari esteri, per l'interno e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

A decorrere dal giorno successivo a quello della pubblicazione del presente decreto, è dichiarato in istato di guerra il territorio delle provincie di Bergamo, Como, Milano, Modena, Novara, Parma, Pavia e Reggio Emilia.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 dicembre 1917, n. 287.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dal Comando supremo, addì 1° dicembre 1917.

VITTORIO EMANUELE

ORLANDO — ALFIERI — SONNINO — DEL BONO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di novembre 1917, la somma di L. 91,220, di cui L. 30,000 sono state assegnate al signor presidente del Comitato Centrale dell' Associazione italiana della Croce rossa, previa detrazione di L. 750 che si sono versate all'Opera dello «scaldarancio» e L. 61,220 sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al novembre 1917, la somma di L. 3.066.000.

Ordine di servizio N. 155. (R.).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'anno finanziario 1915-1916.

(Vedi ordini di servizio N. 182, 307-1915; N. 81, 133, 187-1916; N. 4, 39 e 100-1917).

Pag. 26. — Al paragrafo 3 del Titolo VIII di entrata saranno da aggiungersi i seguenti nuovi conti e sottoconti:

97 bis. *Ministero delle armi e munizioni:*

A) Per trasporti in conto corrente. . . Partitario 299

B) Per prestazioni, forniture e lavori . id. 300

---

98 bis. *Ministero dei lavori pubblici — Anticipazioni, rimborsi e ricuperi diversi:*

A) Per impianti idro-elettrici . . . . . Partitario 302 *bis*
B) Per lavori diversi . . . . id. 302 *ter*

Al conto 99 aggiungere il seguente sottoconto:

99 C. *Prestazioni, forniture e trasporti per il regio Commissariato per gli approvvigionamenti e per i consumi*, col n. 304 *bis* di partitario.

103 bis. *Ministero del tesoro:*

A) Pagamenti e prestazioni per conto dell'Amministrazione . . . . Partitario 311 *bis*
B) Ricuperi di crediti per forniture e prestazioni diverse . . . . id. 311 *ter*

Pag. 27. — La dizione del conto 104 *bis* di entrata viene modificata come in appresso:

104 bis. *Ministero della marina — Anticipazioni e rimborsi per forniture, lavori e trasporti in conto corrente* . . . . Partitario 312 *bis*

Pag. 27. — Il conto di entrata 106 *bis* « Ente carboni ecc. » col N. 314 *bis* di partitario, è soppresso.

Pag. 27. — Il conto di entrata 106 *bis* « Ente carboni ecc. » col n. 314 *di partitario*, è soppresso:

Pag. 61. — Al paragrafo 3 del Titolo VIII della spesa è stato aggiunto il seguente nuovo conto:

126 bis. *Ministero delle armi e munizioni:*

A) Per trasporti in conto corrente . . Partitario 994
B) Per prestazioni, forniture e lavori . id. 994 *bis*

Id. — I sottoconti del conto 127 di spesa « Ministero dei lavori pubblici ecc. » prenderanno i numeri di partitario dal 995 al 1002 in sostituzione di quelli attuali dal 1001 al 1008.

Pag. 61. — E' stato istituito il nuovo conto:

127 bis. *Ministero dei lavori pubblici.*

A) Spese per impianti idro-elettrici:

1. Espropriazioni . . . . Partitario 1003
2. Lavori a contratto ed in economia . . . . id. 1004
3. Forniture di magazzino ed acquisto di meccanismi . . . . id 1005
4. Diverse (1) . . . . id. 1006

B) Spese per lavori diversi . . . . . . id. 1007

(1) Al sottoconto A-4 verranno imputate anche le spese per eventuali prestazioni di personale, per trasporti e per quote di spese generali.

Pag. 61. — Al conto 128 di spesa « Ministero dell'interno ecc. » è stato aggiunto il seguente sottoconto:

C) Prestazioni, forniture e trasporti per il regio Commissariato per gli approvvigionamenti e per i consumi, col N. 1010 *bis* di partitario.

Pag. 62. — E' stato istituito il nuovo conto di spesa:

132 bis. *Ministero del tesoro:*

A) Rimborso di pagamenti per conto dell'Amministrazione . . . . Partitario 1017 *bis*

B) Spese per forniture e prestazioni diverse . . . . id. 1017 *ter*

Id. — L'attuale dizione del conto 133 *bis* di spesa viene modificata nella seguente:

132 bis. *Ministero della marina – Spese per forniture, lavori e trasporti in conto corrente, col N.* 1018 bis *di partitario.*

Pag. 62. — E' stato soppresso il conto di spesa 135 bis. « Ente carboni – Spese per forniture, prestazioni e lavori » col N. 1020 *bis* di partitario.

Pag. 71. — E' stato soppresso il conto fuori bilancio « Ente carboni – Utili e perdite della gestione » col N. 1261 di partitario.

Ordine di servizio N. 156. (M. C.).

Limitazioni nei trasporti di merci.

(Vedi ordine di servizio n. 103-1917).

In applicazione dell'articolo 2 del decreto Luogotenenziale n. 901 del 13 maggio 1917, è sospesa, dal ricevimento del presente, l'accettazione delle spedizioni a carro completo, a piccola velocità, delle merci (qualunque sia la tariffa chiesta o applicabile: speciale, locale, eccezionale, cumulativa, ecc.) ascritte alle seguenti tariffe delle ferrovie dello Stato:

n. 108 serie *A*, *B* (meno la radice di regolizia, le piante e le piantine) e *D*;
n. 111 serie *B*, *C* (meno le giostre e le masserizie) e *D*;
n. 118 serie *A*, *B* (meno i rocchetti per telai) *C*, *D* e *F*;
n. 119 serie *C* e *D*;
n. 120, tutte le serie, meno lo zolfo, la sabbia quarzosa per la fabbricazione del vetro, il caolino e la terra refrattaria;
n. 121, tutte le serie, meno le pietre da molino e i mattoni di terra refrattaria.

Sempre dal ricevimento del presente, è sospesa l'accettazione delle spedizioni, tanto a grande quanto a piccola velocità, delle seguenti merci: porcellane e cristallerie, mode e confezioni, pelliccerie, giocattoli, specchi, tappeti, profumerie, chincaglierie, liquori e bevande (esclusi i vini e la birra), acque gazzose, strumenti e arredi musicali.

Le disposizioni che precedono si applicano anche ai trasporti in servizio cumulativo italiano e di corrispondenza; perciò le stazioni di transito o di scambio dovranno rifiutarsi di accettare dalle amministrazioni corrispondenti trasporti eseguiti in contrasto con le disposizioni stesse.

Tali disposizioni non sono applicabili ai trasporti militari

ed a quelli da o per l'estero; sono applicabili, invece, ai trasporti d'interesse militare, effettuati fra privati, ed a quelli per conto delle altre amministrazioni dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 157. (S.).

Esercizio della fermata di S. Luca della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Bivio Filaga.

(Vedi ordine di servizio N. 157 e 211-1916).

Col 1° dicembre 1917 è stato sospeso l'esercizio della fermata di S. Luca, della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Bivio Filaga, la quale d'ora innanzi sarà aperta al pubblico soltanto nei mesi estivi.

Di conseguenza nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione 1° dicembre 1916) parte II, a pag. 9 accanto al nome della fermata di S. Luca, dovrà essere apposto il richiamo (3) ed a pag. 11 nelle « Annotazioni » al richiamo (3) dovrà essere aggiunto: S. Luca.

Nel prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) a pag. 29 nel prospetto delle linee complementari Sicule, accanto al nome di S. Luca (casa cantoniera) dovrà essere apposto il richiamo (1), e a piè pagina dovrà essere riportato il seguente richiamo: (1) aperta all'esercizio nella sola stagione estiva.

Ordine di servizio N. 158. (M. C.).

Vendita di merci giacenti per impedimento all'esecuzione dei trasporti.

In virtù del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 21 del 27 maggio 1915, la Direzione dei trasporti del R. Esercito ha autorizzato la attuazione delle seguenti disposizioni:

Allo scopo di avere, nel supremo interesse della difesa nazionale, pronta e libera la maggior quantità possibile di materiale rotabile, nonchè dei magazzini e dei piazzali delle stazioni, potranno essere vendute per conto di chi di diritto, senza alcuna formalità giudiziaria, le merci e le cose accettate per la spedizione, che, per esigenze militari o per circostanze dipendenti dalla guerra, non si sia potuto inoltrare nel Veneto o si sia dovuto respingere da quella regione e che, a giudizio insindacabile della Amministrazione ferroviaria, non possano essere ricoverate dentro o fuori dell' àmbito ferroviario. Tale facoltà di vendita compete all'Amministrazione stessa qualora **entro otto giorni** dalla notifica della giacenza allo speditore, questi non abbia dato disposizioni che però non siano in opposizione alle vigenti prescrizioni e che le condizioni del momento permettano di soddisfare.

Per le merci o per le cose non scortate da regolari documenti di spedizione e prive di indicazioni atte ad identificarne lo speditore, il destinatario od il proprietario, gli otto giorni predetti decorreranno da quello di arrivo.

Resta inteso che in tutti i casi di vendita, il ricavato, dedotte le tasse e spese a carico, sarà tenuto a disposizione dell' avente diritto.

Nulla è innovato per quanto riguarda le merci deperibili o facili ad essere danneggiate.

La facoltà di decidere se, a norma di quanto precede, sia il caso di procedere alla vendita, è riservata alle Divisioni Movi-

mento, le quali si varranno di tale facoltà entro i *limiti strettamente necessari.*

Le stazioni dovranno notificare prontamente alle rispettive Divisioni Movimento i trasporti giacenti od eccedenti, con tutte le indicazioni necessarie per mettere le Divisioni stesse in grado di adottare i provvedimenti più opportuni e dovranno curare la pronta emissione ed il pronto recapito delle note di giacenza, sollecitando gli speditori a dare immediate disposizioni con avvertenza che, in caso contrario, la merce potrà essere venduta a loro rischio e pericolo.

In deroga a quanto è stabilito dai punti 3° e 4° dell'ordine di servizio n. 103-1917, le stazioni daranno corso alle disposizioni dei mittenti per il cambiamento di destinazione o per il ritorno alla stazione di partenza delle merci e cose di cui sopra, senza limitazione di distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 159. (P).

Ruolo di anzianità dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° della tabella organica.

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo di anzianità del personale dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° della tabella organica compilata a norma del Regio decreto 11 settembre 1913 n. 1202.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
5ª	Delegato	**Tellarini** Giovanni – disegnatore – Uff. costruz. Bologna.	10. 7. 117. Richiamato alle armi.
11ª	Delegato	**Fiorelli** Costanzo – applicato principale – Dep. comb. Roma Trast.	**Fiorelli** Costanzo – applicato principale – Dep. comb. Foligno.
11ª	Delegato	**D'Amico** Nicolò – applicato principale – Magazzino Palermo C.	22. 10. 917. In missione a Tripoli.
11ª	Delegato suppl.	**Piazza** rag. Ireneo – applicato – Magazzino Palermo C.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato l'applicato principale D'Amico Nicolò delegato per la circoscrizione di Palermo.
12ª	Delegato	**Zuanetti** Giuseppe – manovale – Magazzino Verona.	23. 4. 917. Ritornato dal servizio militare riprende le sue funzioni di delegato.
14ª	Delegato	**Barrè** Pietro – capo sq. cant. – Sez. lav. Asti.	**Barrè** Pietro – capo sq. cant. – Sez. lav. Novara.
14ª	Delegato suppl.	**Modica** Antonino – sorvegliante della linea – Sez. lav. Caltanissetta.	**Modica** Antonino – sorvegliante della linea – Sez. lav. Palermo.
16ª	Delegato	**Cicardo** Giuseppe – guardiano – Sez. lav. Catania.	**Cicardo** Giuseppe – guardiano – Sez. lav. Caltanissetta.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
18ª	Delegato	**Gottardi** Americo - macchinista - Dep. loc. Ancona.	Reintegrato nelle funzioni di delegato della 18ª categoria per la circoscrizione di Ancona
19ª	Delegato	**Valle** Gustavo - macchinista - Dep. loc. Treviso.	**Valle** Gustavo - macchinista - Stazione (traz.) Asciano.
22ª	Delegato	**Marchi** Ferruccio - operaio di 2ª cl. - Dep. loc. Torino.	18. 5. 917. Richiamato alle armi.
24ª	Delegato suppl.	**Emma** Giovanni - guardiano d'off. - Off. loc. Palermo.	**Emma** Giovanni - guardiano d'off. - Dep. loc. - Napoli.
25ª	Delegato suppl.	**Cagno** Umberto - manovale d'off. - Off. veicoli Torino.	4. 9. 917. Richiamato alle armi.
27ª	Delegato	**Bonaccorsi** Placido - capo staz. di 2° gr. - Staz. Giarre R.	**Bonaccorsi** Placido - capo staz. di 2° gr. - Staz. Canicattì.
28ª	Delegato	**Nezi** Alberto - capo staz. di ° gr. - Staz. Matrice.	**Nezi** Alberto - capo staz. di 3° gr. - Staz. Benevento.
30ª	Delegato suppl.	**Fenucci** Ezio - applicato - Staz. Massa.	6. 10. 917. Dimissionario.
36ª	Delegato	**Neri** Orlando - manovratore - Staz. Bologna.	**Neri** Orlando - manovratore - Staz. Empoli.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Infortuni sul lavoro - Capacità lavorativa specifica e generica - Interessi sulla indennità e decorrenza.

Agli effetti della determinazione della indennità nei casi di infortunio sul lavoro, la valutazione delle conseguenze dell'infortunio stesso in rapporto alla capacità lavorativa dell'operaio, deve essere fatta in modo obbiettivo, astraendo da qualsiasi elemento individuale relativo alle attitudini dell'infortunato ed al lavoro specifico da esso esercitato. (1)

La legge speciale non ammette, oltre al diritto alla indennità, un ulteriore diritto di risarcimento sotto forma di interessi compensativi dal tempo trascorso tra la data dell'infortunio e quella del pagamento della indennità; perchè gli interessi sono dovuti per la mora nell'adempimento della obbligazione e cioè per il ritardato pagamento dopo la liquidazione amministrativa e dopo il giorno stabilito. E nei casi di liquidazione giudiziale, dovendosi far ricorso al diritto comune, gli interessi commerciali sono dovuti, non dalla data dell'infortunio, bensì dal giorno della citazione.

TRIBUNALE DI BUSTO ARSIZIO - sent. 13 luglio 1917 (*Est.* Petrone) - Besozzi Rosa ved. Cardani contro FF. Stato.

DIRITTO.

Considerato che dalla perizia è rimasto accertato che il Cardani in conseguenza dell'infortunio presenta una marcatissima cifosi dorsale, la quale gli rende impossibile di mantenere il

(1) Ved. Cassazione Napoli; Boll. 1916-IV-4 e 1914-IV-7 — C. Appello di Trani e C. Appello di Napoli id. 1915, pag. 289 e 297,

tronco nella stazione eretta, che perciò è costretto a portare uno speciale corsetto ortopedico di acciaio, e non può fare sforzi ed eseguire lavori richiedenti una certa fatica muscolare.

Il perito giudica che tali inconvenienti costituiscono una inabilità parziale permanente, e debba, agli effetti della liquidazione della indennità, ridursi il salario nella misura del 75 %.

Considerato che l'Amministrazione delle Ferrovie accetta il giudizio del perito. Al contrario l'infortunato sostiene che a determinare la riduzione della capacità lavorativa secondo legge, deve aversi riguardo al lavoro specifico dell'operaio al momento dell'infortunio, eppoichè il mestiere da lui esercitato era quello di manovale che richiede grandi sforzi muscolari, e dalla stessa perizia risulta che egli è ridotto in condizioni tali da non essergli più possibile l'esercizio di quel mestiere, la capacità lavorativa deve ritenersi completamente abolita, e per conseguenza la indennità deve essergli liquidata nella misura del 100 % del salario.

Considerato che dall'interpretazione grammaticale e logica della legge e del regolamento sugli infortuni si ricava che il sistema adottato dal legislatore per la determinazione della indennità, non è quello della valutazione individuale e soggettiva, bensì quello della valutazione obbiettiva ed astratta delle conseguenze dell'infortunio in rapporto alla capacità lavorativa.

La valutazione delle conseguenze dell'infortunio sulla capacità lavorativa, deve in altri termini, farsi prescindendo da ogni elemento di carattere individuale o relativo alla persona dell'infortunato, quali l'età, il sesso, la salute, la istruzione professionale, le attitudini specifiche ecc. ecc., in modo che la riduzione della capacità lavorativa venga astrattamente stabilita per qualunque operaio e per qualsiasi genere di lavoro.

Infatti l'art. 12 della legge manda al potere esecutivo di stabilire i criteri per determinare i casi di inabilità permanente e temporanea.

Ed il rgolamento nell'art. 94 definisce la invalidità prmanente assoluta come la conseguenza di un infortunio, la quale tolga completamente e per tutta la vita l'attitudine al lavoro, e la invalidità permanente parziale come la conseguenza di un infor-

tunio la quale diminuisca in parte, ma essenzialmente e per tutta la vita l'attitudine al lavoro.

Nessun accenno in questa definizione alle qualità individuali dell'operaio infortunato, e nessuna distinzione tra lavoro generico e specifico.

L'art. 95 enumera vari casi di perdita di membra, arti, ed organi quali casi di invalidità permanente parziale, e stabilisce per ciascuno di essi la corrispondente percentuale di riduzione dell'attitudine al lavoro. Si ha così un elenco di casi d'invalidità permanente parziali nei quali la riduzione della capacità lavorativa è fissata dal legislatore preventivamente ed in misura costante, per tutti gli operai qualunque essi siano, qualunque sia il lavoro cui sono addetti. Questo elenco è puramente esemplificativo, e non tassativo, come lo si ricava dalla stessa formula dell'art. 95, la quale suona così: « In caso di invalidità perma-
« nente parziale agli effetti della liquidazione dell'indennità, il
« salario si considera ridotto nelle proporzioni seguenti nei casi
« qui sotto *esemplificati* ».

Il legislatore dunque volle dare degli esempi, volle cioè con casi pratici spiegare come dovesse essere intesa ed applicata la regola dell'art. 94.

Eppoichè nei casi pratici la riduzione dell'attitudine al lavoro viene considerata in modo obbiettivo ed astratto, è evidente che la regola che il legislatore ha voluto stabilire è quella della valutazione obbiettiva e astratta delle conseguenze dell'infortunio sulla capacità lavorativa.

Lo stesso art. 95 detta le norme per la liquidazione dell' indennità; 1) in caso di perdita di più membra od arti o organi o di più parti dello stesso organo; 2) in caso di abolizione assoluta ed inguaribile della funzionalità di membra arti od organi; 3) e in caso di membra, arti o organi resi soltanto parzialmente inservibili; e per tutti e tre i casi il criterio di valutazione della riduzione della capacità lavorativa è sempre quello obbiettivo ed astratto. Così nel primo caso è stabilito che la riduzione del salario deve essere determinato di volta in volta, tenendo conto di quanto effettivamente è stata diminuita l'attitudine al lavoro e seguendosi possibilmente le norme indicate per le riduzioni corrispondenti alle singole lesioni; e ciò equivale a dire che l'elenco

delle lesioni tariffate, deve essere tenuto presente come una guida, e che lo stesso criterio col quale la tariffa delle riduzioni fu formata, cioè quello delle valutazioni obbiettive ed astratte, deve essere applicato per le lesioni non tariffate.

Il secondo caso non richiede alcuna spiegazione, essendo l'abolizione assoluta ed inguaribile di membra, arti ed organi equiparata alla perdita di essi. Nel terzo caso è stabilito che la riduzione assegnata per la perdita totale in proporzione del grado della funzionalità perduta. Il significato di queste regole, di per sè stesso chiaro, rimane maggiormente chiarito dalla considerazione che funzionalità di membra, arti o organi e attitudini al lavoro non sono termini equivalenti. La perdita, la riduzione di funzionalità influiscono variamente nell'attitudine al lavoro, a seconda dei membri arti, organi colpiti da infortunio, e non danno da sole la misura, assoluta della perdita della capacità lavorativa. Così non si può dire che ad ogni perdita di membra, arti od organi corrisponda una perdita totale di capacità lavorativa, o ad una riduzione di funzionalità corrisponda una riduzione di capacità lavorativa di pari grado.

Come non si può indurre dalla sopravvenuta incapacità a determinati lavori la perdita totale di funzionalità di determinati organi. Per esempio, se un operaio dedito a lavori minuti sia colpito da infortunio con conseguente riduzione di *visus* in entrambi gli occhi, che lo renda inabile a quei determinati lavori, non si potrà affermare che si sia verificata una perdita totale della vista. Non si può perciò determinare il grado di funzionalità di membra, arti ed organi con riferimento a questo o quel lavoro determinato, senza confondere la funzionalità stessa con attitudine al lavoro, e ciò è tanto più evidente in quanto nella suddetta regola il grado di funzionalità perduta rappresenta semplicemente un termine della proporzione con la quale si dovrà stabilire la riduzione del salario, coefficiente numerico della perduta attitudine al lavoro.

Ciò posto se nel caso di abolizione parziale di funzionalità di membra, arti o organi, base del calcolo deve essere la riduzione di salario assegnata dal legislatore nella tariffa, ed in proporzione del grado di funzionalità perduta, devesi ricavare la riduzione di salario, dal calcolo stesso rimane escluso qualsiasi

elemento individuale relativo alla attitudine dell'operaio infortunato, ed al lavoro specifico da esso esercitato.

Considerato che l'esame di alcuno degli argomenti addotti a sostegno della tesi del lavoro specifico e basati sulla lettera della legge, varrà a confermare la tesi adottata dal Collegio.

Si dice che la legge contempla l'operaio colpito da infortunio, epperò l'art. 94 del regolamento laddove parla di infortunio e di attitudine al lavoro, si riferisce all'infortunio che ha colpito l'operaio e all'attitudine al lavoro propria dell'operaio infortunato; che l'art. 12 della legge parla di criteri per determinare i casi d'inabilità permanente o temporanea; epperò il legislatore non volle supplire o compensare ogni attività mancata o menomata con altro ramo di attività, ma fissando una tassazione per la perdita di membra ed organi, volle riconfermare il principio di una liquidazione d'indennità secondo una misura costante per ogni individuo e per ogni professione, e dettare criteri direttivi con coefficiente di riduzione riconosciuti il più possibilmente esatti da tecnici competenti; che l'art. 95 pel caso di perdita di più membra o più organi o di più parte dello stesso organo prescrive che si deve tener conto di quanto effettivamente è stata diminuita l'attitudine dell'operaio al lavoro; e l'avverbio « effettivamente » sta a dimostrare che il legislatore impone una valutazione concreta delle conseguenze dell'infortunio fatta in relazione all'incapacità lavorativa specifica dell'operaio infortunato.

Ora, il dire che attitudine dell'operaio al lavoro significa attitudine specifica, attitudine al lavoro esercitato al momento dell'infortunio, equivale ad attribuire alla frase, contro la norma interpretativa dell'art. 3 delle disposizioni preliminari al Codice Civile, un senso diverso da quello fatto palese dal proprio significato della parola secondo la connessione di essa. Non fu nemmeno nell'intenzione del legislatore di attribuire a quella frase quel significato, dappoichè nella compilazione del nuovo regolamento si era proposta la frase « *attitudine a qualsiasi lavoro* », ma l'attribuito « *qualsiasi* » fu soppresso, avendo, in seno alla commissione incaricata dello studio del nuovo regolamento, uno dei commissari manifestato il dubbio che quell'attributo potesse dar luogo ad interpretazione esagerata e far ritenere compresa nel concetto di lavoro anche quelle occupazioni da cui si ritrae un

lucro eccezionale o irrisorio, come il fare il cantastorie, l'offrire figurine sui gradini delle chiese, il limosinare e simili. Cosicchè la frase « *attitudine al lavoro* » se gli art. 94 e 95 del regolamento sta a significare, secondo l'intenzione effettiva del legislatore, attitudine a qualsiasi lavoro, inteso il lavoro in senso proprio di esplicazione di attività professionale.

In quanto all'art. 12 della legge esso contiene una vera e propria delegazione legislativa, dappoichè rimette completamente al regolamento lo stabilire i criteri per determinare i casi d'invalidità temporanea. Eppoichè nessuna disposizione della legge stabilisce quali criteri debbano essere seguiti nella valutazione delle conseguenze dell'infortunio, e il citato art. 12 parla di criteri senz'altra aggiunta che *limiti* il significato di questa parola, si deve necessariamente concludere che il legislatore ha voluto che i criteri di valutazione fossero fissati dal regolamento, che questo cioè fissasse al riguardo dei principi di massima obbligatori e non delle semplici norme regolamentari e facoltative. E come si è visto l'art. 94 del regolamento, nel definire l'invalidità permanente parziale od assoluta ha repudiato il criterio delle valutazioni individuali. Ed inoltre, il successivo art. 95, a rendere più facile l'applicazione della legge ha stabilito una Tabella Tipo delle invalidità permanenti parziali più frequenti col relativo grado, perchè quali esempi di applicazione della massima generale stabilita nell'art. 94 fornissero come termine di confronto per tutti gli altri possibili casi d'infortunio, e la opportunità di questa tabella tipo fu consigliata anche dal fatto che, data la libera scelta dell'assicuratore, e la libera concorrenza tra i vari istituti di assicurazione le liquidazioni degli indennizzi avrebbero subìto delle oscillazioni troppo grandi presso i vari istituti a danno dell'operaio.

Sul terz'ultimo alinea dell'art. 95 del regolamento occorre tener presente che il corrispondente alinea dell'art. 74 del regolamento del 1898 stabilisce che in caso di perdita di più membri od arti, la riduzione del salario doveva corrispondere alla somma delle quote relative alle singole riduzioni, da non oltrepassare però la misura dell'80 %. Ora fu rilevato che nella riduzione della tabella tipo dei coefficienti di riduzioni le singole lesioni erano valutate nei loro effetti sulla capacità lavorativa l'una indipendentemente dall'altra e che variando gli effetti di ciascuna le-

sione nella capacità lavorativa a seconda che essa si verifichi sola o ancora con altre lesioni, il criterio puramente matematico di addizionare le quote di riduzioni corrispondenti alle singole lesioni dava luogo a risultati erronei.

Così per esempio la riduzione del salario per la perdita totale del pollice destro è del 30 %, per la perdita totale del pollice sinistro, è del 25 %; ma la somma di queste due quote di riduzione non dà la effettiva misura della perdita di entrambi i pollici. Si rilevò ancora che sotto l'impero dell'antico Regolamento la Giurisprudenza non aveva sempre rettamente applicata la legge, in materia di concausalità tenendo arbitrariamente conto, nel valutare le conseguenze dell'infortunio di condizioni morbose e difetti organici preesistenti; e si volle con una disposizione esplicita chiarire il concetto che nel determinare la suddetta riduzione di capacità lavorativa non si dovesse tener conto delle condizioni morbose e dei difetti organici preesistenti che avessero concorso a produrre o ad aggravare le conseguenze dell'infortunio, e dovessero queste essere nella loro interezza valutate, agli effetti dell'indennizzo.

E se queste furono le ragioni che indussero il legislatore a modificare l'art 74 dell'antico regolamento e presiedettero alla redazione del terz'ultimo alinea, dell'art. 95 del nuovo, la parola «effettivamente» che in questa si legge non può avere il significato che le attribuiscono i sostenitori della teoria del lavoro specifico. Nè va dimenticato quanto si è gia posto in rilievo, che cioè il legislatore dopo avere detto che la riduzione del salario deve essere determinata di volta in volta tenendo conto di quanto effettivamente è stata diminuita l'attitudine dell'operaio al lavoro, soggiunga subito: «e seguendosi possibilmente le norme indicate nel presente articolo per la riduzione corrispondente alle singole lesioni».

Considerato per le suesposte ragioni che non merita accoglimento la tesi dell'infortunato che debbano le conseguenze dell'infortunio da lui subite considerarsi in rapporto al lavoro di manovale da lui esercitato, ed invece sono da accogliersi le conclusioni della perizia, dalle quali risulta che l'infortunato è reso, totalmente inabile a qualsiasi lavoro e che a mente dell'art. 95 del regolamento la riduzione può essere fissata nella misura del 75 %.

Considerato che essendo il salario percepito dal Cardami di lire 2 al giorno e L. 600 annue l'indennità a mente dell'art. 9 della legge corrisponda a sei volte il 75 % di lire 600 cioè a L. 2700.

Considerato che l'infortunato chiede che sull'indennità gli siano attribuiti gl'interessi dal giorno dell'infortunio, e a sua volta la convenuta sostiene che si debba far ricorso all'art. 41 codice di Comm. pel quale i debiti commerciali producono interessi di pieno diritto quando siano liquidi ed esigibili. L'infortunato invoca a suo favore una recente giurisprudenza, la quale parte dal principio che il danno prodotto dall'infortunio si debba equiparare al danno prodotto da delitto o quasi delitto; che come il danneggiato in conseguenza di un fatto illecito deve essere reintegrato nel suo patrimonio al momento in cui il fatto illecito è stato commesso, e così l'infortunato deve essere reintegrato nella sua attività economica al momento in cui per effetto del sinistro l'ha perduta; che conseguentemente ogni ritardo nel pagamento dell'indennità importi un prolungamento di danni e correlativamente l'obbligo di corrispondere gl'interessi a titolo di compenso e come parte integrante del debito, non come accessorio derivante dalla mora dell'adempimento dell'obbligazione. Il suesposto principio non è accettabile. L'infortunio, qual'è contemplato dalla legge speciale, è il prodotto del rischio inerente all'esercizio della grande industria, prodotto fatale di fronte al quale le comuni norme di procedura e di prevenzione si appalesano insufficienti.

Come tale, esso non dipende da colpa o dolo di alcuno, e non può considerarsi come un fatto illecito, a meno che non si voglia dire in colpa chi esercita l'industria pel solo fatto che l'esercita, e considerare questo esercizio un fatto illecito.

L'indennizzo poi viene determinato con norme costanti in base al salario ed agli effetti dell'infortunio sulla capacità lavorativa e non rappresenta l'equivalente del danno reale subito dall'operaio bensì un sussidio che si dà a costui per compensarlo dalla perdita di capacità lavorativa. La riprova più evidente di ciò si ricava dallo stesso testo della legge sugli infortuni. Ed infatti questo cogli articoli 32 e 33 dispone che nonostante l'assicurazione effettuata secondo le norme della suddetta legge, ri-

mane la responsabilità civile a carico di coloro che siano assoggettati a condanna penale pel fatto dal quale l'infortunio è derivato; ed in questo caso contro il responsabile civile si potrà esperimentare azione di risarcimento per la parte eccedente la indennità dovuta dall'Istituto assicuratore, il quale a sua volta avrà contro lo stesso responsabile civile azione di regresso per le somme pagate a titolo di indennità e per le spese accessorie.

L'art. 1 stabilisce poi in quali casi è obbligatoria l'assicurazione; l'art. 7 in quali casi sorge per l'infortunato il diritto all'indennità; l'art. 9 in quale misura questa gli deve essere corrisposta.

Il diritto dunque dell'operaio di essere indennizzato delle conseguenze di un infortunio non discende dal principio comune della responsabilità per colpa civile, ma è creato e disciplinato dalla legge speciale e non comprende il risarcimento di ogni qualsiasi danno, ma è limitato ad una indennità il cui ammontare deve essere stabilito colle norme che sono fissate dalla stessa legge e che sono invariabili e comuni a tutti i casi. Di qui la conseguenza che l'ammontare dell'indennità, una volta stabilita, per quanto non corrispondente al danno realmente subito dall'operaio non può essere ulteriormente aumentato in base a principii estranei all'applicazione della legge speciale, senza dare al diritto dell'operaio una maggiore estensione di quella che dalla legge stessa gli è riconosciuta. La legge speciale non ammette oltre al diritto all'indennità nella misura da essa stabilita, un ulteriore diritto di risarcimento sotto forma di interessi compensativi del tempo trascórso tra la data dell'infortunio a quella del pagamento dell'indennità. Si dice tuttavia che l'indennità d'infortunio se non è un risarcimento di danni per quasi delitto, si può a essa equiparare in quanto, secondo lo spirito della legge è una *restitutio in integrum* dell'attività economica perduta dall'operaio, e deve entrare nel patrimonio di costui nel momento in cui la perdita si verifica; e da questo momento perciò che in caso di ritardo di pagamento gl'interessi sono dovuti a titolo di compenso per la perdita che l'operaio risente in dipendenza al mancato godimento della somma costituente l'indennità, e della mancata reintegrazione della sua attività economica.

Ora nessuna disposizione della legge riconosce il diritto al-

l'operaio a godere dell'indennità al momento dell'infortunio, anzi l'art. 11 della legge stessa lo esclude. Questo articolo dispone: « Le indennità per il caso di inabilità permanente e per il caso di morte devono essere liquidate entro otto giorni dalla *presentazione* dei necessari documenti; e pagate entro otto giorni da quello in cui l'operaio e loro aventi diritto di cui l'art. 10, hanno accettata la liquidazione proposta dagli istituti assicuratori ».

« Nel caso di ritardo nel pagamento dell'indennità di cui al « capoverso precedente, decorrerà sopra di esso l'interesse nella « misura commerciale ».

Giusta questa disposizione gl'interessi sono dovuti solo nel caso di ritardo del pagamento e dal giorno del ritardo, e quindi non sono dovuti per periodo antecedente nel quale si svolgono le pratiche amministrative per la liquidazione; ed è da rammentare che queste pratiche non sempre possono essere immediatamente intraprese, dappoichè tranne il caso di morte immediata i postumi d'indole permanente non si rilevano subito bensì dopo un periodo più o meno lungo di malattia. Si osserva in contrario che la disposizione è eccezionale, pel caso di liquidazione giudiziale, devesi far ricorso al diritto comune, e calcolare gli interessi dalla data dell'infortunio. Senonchè come si è dimostrato, la indennità non rappresenta un risarcimento di danno, e resterebbe ancora da dimostrare che rappresenti una *restitutio in integrum* della capacità lavorativa, ed il suo godimento spetti dalla data dell'infortunio.

Oltre a ciò gl'interessi di cui all'art. 11 citato non sono interessi compensativi. Essi sono dovuti in conseguenza del ritardo e dal giorno del ritardo, sono cioè dovuti per la mora nell'adempimento dell'obbligazione, epperò sono interessi moratori (articoli 1231 Cod. Civ.). E se tali sono, bisogna necessariamente escludere che il legislatore abbia inteso considerare la indennità come *restitutio in integrum* della capacità lavorativa al momento dell'infortunio, dappoichè essendo in tale ipotesi gl'interessi dovuti, in ogni caso, dal giorno dell'infortunio, la disposizione dell'art. 11 sarebbe stata una inutile superfetazione.

Dire poi che detto art. 11 contiene una norma di eccezione, equivale a dire che il legislatore dopo aver ritenuto applicabile

alla indennità la regola della decorrenza degli interessi dalla data dell'infortunio, abbia, eccettuato i casi in cui l'indennità stessa viene liquidata in via amministrativa, abbia cioè eccettuato i casi normali e frequenti, e ridotta così l'applicazione della regola ai casi eccezionali in cui sorgano contestazioni.

Ed infatti il modo normale e regolare di estinguere i rapporti giuridici è quello dello spontaneo ed amichevole adempimento, laddove la via litigiosa è, o almeno dovrebbe essere, la eccezione. Ed è ancora da riflettere che l'applicazione della regola verrebbe ancora eccettuata, ma nel caso in cui la liquidazione fosse avvenuta, ma l'Istituto assicuratore ritardando il pagamento costringesse l'operaio ad adire le vie giudiziarie, e verrebbe ristretta ai soli casi in cui la indennità non si sia potuta liquidare in via amichevole per contestazioni insorte, e nelle quali il torto può essere anche dalla parte dell'operaio.

Se quindi la norma di cui all'art. 11 fosse una eccezione alla regola, sarebbe contraria alla logica, alla equità ed alla giustizia, dappoichè senza alcuna ragione farebbe una distinzione contenziosa, ed escluderebbe il diritto dell'operaio proprio nei casi più comuni.

Che la norma suddetta non rappresenta una eccezione ma bensì un'applicazione dei principî di diritto comune sulle conseguenze della mora dell'adempimento dell'obbligazione, viene maggiormente chiarito dal confronto dell'art. 9 dell'abolita legge del 1898 e dalle ragioni che ne consigliarono la modifica. Questo articolo dispone: « L'indennità dovrà essere liquidata e pagata entro tre mesi dal giorno dell'infortunio, e nel caso di ritardo decorreranno sopra di essa, dopo i tre mesi, gl'interessi nella misura normale.

Non si poteva dubitare di fronte a questa disposizione che gl'interessi, fossero dovuti in ogni caso dopo i tre mesi, non facendosi distinzione tra liquidazione amichevole e giudiziale, nè essendo possibile e lecito all'interprete farla. Nè si poteva dubitare che non si trattasse di una eccezione alla regola che gli interessi dovessero decorrere dalla data dell'infortunio, dappoichè altrimenti il legislatore si sarebbe espresso diversamente, dichiarando non dovuti gli interessi durante i primi tre mesi. L'essere stato stabilito il termine fisso di tre mesi per la liquidazione ed il

pagamento dell'indennità e l'essere stati ammessi gli interessi solo dalla scadenza di questo termine, dimostra che questi interessi avevano carattere moratorio perchè dovuti per ritardo nell'adempimento.

Quando si trattò di modificare il regolamento del 1898 fu notato che il termine fisso di 3 mesi poteva secondo i casi essere o troppo lungo o troppo breve, o si volle dettare una regola che si adattasse a tutti i casi, fissando, come punto di partenza per la decorrenza del termine per la liquidazione la data di presentazione da parte degli interessati pei necessari documenti, e per la decorrnza del termine di pagamento la data di accettazione della liquidazione offerta, e fissando come punto di partenza per la decorrenza degli interessi la scadenza del termine di pagamento.

Lo scopo del legislatore non fu solo quindi quello di fissare dei termini rigorosi di adempimento per non lasciarli all'arbitrio della parte obbligata, ma anche quello di stabilire il momento in cui questa parte, in armonia coi principî generali in materia, potesse dirsi effettivamente in mora all'adempimento agli effetti della decorrenza degli interessi. E ciò dimostra che il legislatore non considera la indennità come una *restitutio in integrum* della capacità lavorativa e non ritiene decorribili gli interessi dal giorno dell'infortunio.

Considerato che nemmeno è sostenibile la ragione opposta della decorrenza degli interessi dalla data della liquidazione, argomentando a contrario del disposto dell'art. 41 Cod. Comm., dappoichè la regola che si può ricavare con tale modo di argomentazione è che i debiti commerciali, non producono interessi di pieno diritto, ed il significato di questa regola non suffraga affatto la suddetta tesi. A parte ciò, il principio: *in illiquidis non fit mora* è ormai ripudiato dalla più autorevole dottrina e giurisprudenza, essendosi osservato che gli articoli 1223 e 1231 Cod. Civ. esimono costui dalla responsabilità pel ritardo della decorrenza degli interessi, non richiedono la condizione della liquidità del credito e che tra le cause estranee non imputabili al debitore, che per l'art. 1225 Cod. Civ. esimono costui dall'adempimento dell'obbligazione, non può comprendersi la illiquidità del credito.

Considerato perciò che gli interessi devono farsi decorrere dalla domanda giudiziale colla quale la convenuta è stata messa in mora all'adempimento della sua obbligazione.

(*Omissis*).

P. Q. M. — Il Tribunale di Busto Arsizio pronunziando sulla domanda di Besozzi Rosa Ved. Cardani, in nome ed in rappresentanza del figlio minore Cardani, proposta con atto 3 marzo 1914, contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del Direttore Compartimentale di Milano signor Brandani Alberto, rejetta ogni contraria istanza eccezione.

Condanna L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a pagare alla Besozzi Rosa nella suddetta qualità la somma di L. 2700, cogl'interessi legali e commerciali della domanda all'effettivo pagamento ecc., ecc.

ANNO X - N. 51

20 DICEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Roma dicembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto Luogotenenziale 9 *dicembre* 1917, *n.* 1954, *col quale sono revocate le dispense e le esonerazioni concesse ai militari nati dopo il 1892, ed è stabilito l'invio in zona di guerra di tutti i militari alle armi nati dopo quell'anno* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il regolamento approvato con R. decreto 13 aprile 1911, n. 374;

Visto il R. decreto 29 aprile 1915, n. 561 e i decreti Luogotenenziali 17 giugno 1915, n. 887 e 4 ottobre 1917, n. 1667;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per la guerra, per le armi e munizioni e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni del regolamento approvato con Regio decreto 13 aprile 1911, n. 374, relativo alla concessione della dispensa dalla chiamata alle armi e quelle contenute nel R. decreto 29 aprile 1915, n. 561, e nei decreti Luogotenenziali 17 giugno 1915, n. 887, e 4 ottobre 1917, n. 1667, concernenti la esonerazione dal

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 dicembre 1917, n. 294.

servizio, non sono applicabili ai militari nati posteriormente al 1892.

In casi eccezionali di evidente necessità e interesse di Stato si può concedere la dispensa o l'esonerazione in deroga al divieto ora detto. Tali concessioni saranno disposte d'accordo, a seconda dei casi, tra i ministri della guerra e delle armi e munizioni e tra quest'ultimo e quello della marina, e di esse sarà dato subito annunzio nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e nell'albo pretorio del Comune ove ha sede l'Amministrazione, lo stabilimento o l'azienda cui la concessione riguarda.

Art. 2.

È revocata la dispensa dalla chiamata alle armi concessa in applicazione del regolamento approvato con R. D. 13 aprile 1911, n. 374, a tutti i militari nati posteriormente al 1892.

Detti militari saranno chiamati alle armi ed assegnati ai corpi nel tempo e con le modalità che verranno stabilite dal ministro della guerra.

Saranno contemporaneamente chiamati alle armi i militari nati posteriormente al 1892 comandati a prestar servizio presso l'Amministrazione ferroviaria (ad eccezione degli addetti al servizio del movimento) nonchè quelli lasciati a disposizione di altre Amministrazioni e delle associazoni di assistenza sanitaria.

Art. 3.

Per i militari nati posteriormente al 1892 sono revocate le esonerazioni concesse in applicazione del R. decreto 29 aprile 1915, n. 561 e dei decreti Luogotenenziali 17 giugno 1915, n. 887 e 4 ottobre 1917, n. 1667, non che tutte le assegnazioni e concessioni di mano d'opera militari.

È fatta eccezione per i militari addetti come direttori, capi tecnici ed operai alle miniere nonchè per quelli addetti con le stesse qualifiche agli stabilimenti di Stato, ausiliari e requisiti, quando siano adibiti esclusivamente alla speciale lavorazione delle

armi, delle munizioni e degli esplosivi. Però gli operai, oggetto di siffatta eccezione, saranno per ogni effetto considerati operai militari comandati.

È pure fatta eccezione per i militari che abbiano ottenuto la esonerazione perchè appartenenti ad aziende agrarie rimaste prive di ogni uomo valido fra i 16 e i 65 anni.

Colle stesse modalità e pubblicità di cui all'art. 1 potranno poi essere conservate, nei casi eccezionali di evidente necessità ed interesse di Stato, quelle esonerazioni o concessioni che, d'accordo fra il ministro della guerra e quello delle armi e munizioni, se trattisi di militari del R. esercito, e d'accordo fra il ministro delle armi e munizioni e quello della marina, se trattisi di militari del Corpo R. equipaggi, verranno riconosciute assolutamente indispensabili.

I militari a cui venga revocata l'esonerazione o per i quali cessi la concessione a senso del presente articolo, saranno richiamati in servizio nel tempo e con le modalità che verranno stabilite rispettivamente dal ministro della guerra e della marina.

Art. 4.

I militari alle armi, appartenenti al R. esercito, nati posteriormente al 1892, siano o no idonei alle fatiche di guerra e qualunque sia la loro posizione, saranno, con le norme da determinarsi dal ministro della guerra, posti tutti a disposizione del Comando supremo dell'esercito per il loro impiego in zona di guerra.

Art. 5.

Chiunque, con abuso di autorità, con false attestazioni o con altri mezzi fraudolenti, procura indebitamente ad un militare, nato posteriormente al 1892, la non assegnazione ai reparti mobilitati della sua arma e specialità è punito, qualora il fatto non costituisca ipotesi di reato più grave, con la reclusione da tre mesi a due anni, e con la multa da lire cinquecento a duemila. La reclusione non è inferiore ad un anno, se il colpevole è pubblico ufficiale, medico o chirurgo o altro ufficiale di sanità.

Art. 6.

Il militare che, con alcuno dei mezzi indicati nell'articolo precedente, ottiene indebitamente di non essere assegnato ai reparti mobilitati della sua arma e specialità, è punito, qualora il fatto non costituisca ipotesi di reato più grave, con la reclusione da due mesi ad un anno, e con la multa da lire trecento a mille.

Art. 7.

Il pubblico funzionario civile o militare nell'esercizio del suo ufficio, od il proprietario o direttore o capo reparto dell'azienda, officina o stabilimento, qualora venga a conoscere che un militare nato posteriormente al 1892 che trovisi alla sua dipendenza, sia stato indebitamente dispensato od esonerato o in altro modo sottratto all'assegnazione alle truppe mobilitate ed ometta o ritardi a riferirne alla competente autorità, è punito con multa da lire cinquanta a mille e con l'interdizione dai pubblici uffici fino a trenta mesi.

Art. 8.

I reati di cui ai precedenti articoli 5, 6 e 7 sono in tutti i casi di competenza dei tribunali militari.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 dicembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — ALFIERI — DALLOLIO — DEL BONO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Appendice N. 8 all'ordine generale N. 28-1912. (L.).

Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni dei Lavori di Roma Nord, Roma Sud e Roma Est.

(Vedi Bollettino n. 44-1912).

In dipendenza del passaggio allo Stato delle linee Secondarie Romane « Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione » e « Roma-Albano-Anzio-Nettuno », a datare dal 1° gennaio 1918 la circoscrizione delle Sezioni dei Lavori di Roma Nord, Roma Sud e Roma Est viene modificata come dal seguente prospetto:

Divisione	Sezioni	Linee e tronchi di linea compresi in ciascuna Sezione	Osservazioni
Roma.	Roma N.	Roma Tuscolana (e) – Grosseto (e). Palo (e) – Ladispoli (i). Diramazione al porto di Civitavecchia. Pontegalera (e) – Fiumicino (i). Roma Trastevere (e) – Capranica (i) – Viterbo P. Romana (i). Capranica (e) – Ronciglione (i). Viterbo P. Romana (e) – Viterbo P. Fiorentina (i) – Attigliano (e).	(e) esclusa (i) inclusa
	Roma S.	Roma Termini (e) – Roma Tuscolana (i). Ciampino (e) – Frascati (i). Ciampino (e) – Velletri (e). Velletri (i) – Segni (e). Velletri (e) – Terracina (i). Roma Termini (i) – Cassino (i). Raccordo B. Mandrione – Roma Tuscolana. Raccordo Roma Tuscolana – Prenestina – Portonaccio. Bivio Mandrione (e) – Albano – Cecchina (e) – Nettuno (i).	
	Roma E.	Roma Termini (e) – Chiusi (e). Orte (e) – Terni (e). Roma Termini (e) – Avezzano (i). Roccasecca (e) – Avezzano (e). Raccordo Portonaccio – Prenestina. Raccordo Roma Tuscolana – Portonaccio. Raccordo Roma Tuscolana – Prenestina.	

(Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 5 dicembre 1917).

Ordine di servizio N. 160. (C.).

Concessione speciale XXI.

Di conformità al disposto dal decreto Luogotenenziale 4 ottobre 1917 n. 1734, è stata istituita la nuova *Concessione speciale XXI* a favore degli *ex militari ciechi e persone che li accompagnano*.

Il testo della nuova concessione, con gli annessivi modelli, viene pubblicato in allegato al presente ordine di servizio, salvo a comprendere poi la concessione stessa in una prossima appendice al « volume delle Concessioni speciali » ed a stamparne a parte, per uso del pubblico, un fascicoletto da mettersi in vendita dalle stazioni alle quali sarà distribuito.

Si invita quindi il personale interessato a prendere subito esatta conoscenza delle disposizioni della nuova concessione speciale XXI per essere in grado di applicarla fin dall'inizio con tutta esattezza, al quale intento si forniscono le seguenti norme ed istruzioni complementari.

1° *Applicazione della concessione.* — Come risulta dal testo dell'art. 1° « Oggetto » la concessione è accordata agli ex militari ciechi in conseguenza di un fatto di guerra ed alle persone che li accompagnano, siano esse appartenenti od estranee alla famiglia del cieco, limitatamente però ad una sola persona di accompagnamento per ogni cieco.

2° *Prezzi.* — I prezzi da applicare pei viaggi in ferrovia sono quelli della concessione speciale *C* (tariffa differenziale *C*) risultanti dalle colonne 13, 14 e 15 del « Prontuario dei prezzi pei trasporti dei viaggiatori secondo le varie tariffe edizione 1° luglio 1916 » aumentati del 50 % per la 1ª e la 2ª classe e del 30 %

per la 3ª classe in applicazione al decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, n. 1920.

Pei viaggi in servizio interno della navigazione di Stato devono applicarsi i prezzi stabiliti per la concessione speciale I (impiegati civili dello Stato ecc.) risultanti dal fascicolo « Condizioni e tariffe pei trasporti fruenti di Concessioni speciali e pei trasporti militari in servizio interno delle linee di navigazione esercitate dallo Stato, edizione 1ª dicembre 1910 ».

Infine pei viaggi in servizio diretto ferroviario-marittimo, i prezzi dei biglietti devono essere formati addizionando le tasse del percorso ferroviario con quelle del percorso marittimo calcolate separatamente in base alle rispettive tariffe.

3° *Richieste e tessere di riconoscimento.* — Le stazioni, le agenzie viaggiatori e le agenzie di navigazione, dovranno accertarsi che le « richieste » siano regolarmente intestate al nome dell'ex militare cieco, del quale dovrà essere indicata anche l'età, ed a quello della persona di accompagnamento; che non siano scadute di validità — stabilità in due mesi dalla data del rilascio — che non presentino alterazioni, abrasioni o cancellature e che i nomi ai quali sono intestate corrispondano a quelli indicati sulla tessera di riconoscimento unica per il cieco e per la persona di accompagnamento.

La tessera, in conformità di quanto è detto al secondo comma dell'art. 5 della concessione, deve essere firmata dalla persona che accompagna il cieco; se tale persona è illetterata ciò dovrà risultare dalla tessera stessa mediante annotazione, convalidata da firma e bollo, dell'ente che rilascia il documento.

Al pari di quanto è stabilito per altre concessioni speciali, basta una sola richiesta pel rilascio di biglietti valevoli per viaggi in servizio diretto ferroviario-marittimo.

4° *Treni, fermate e validità dei biglietti.* — I biglietti rilasciati in base alla concessione XXI sono validi per tutti i treni salvo le esclusioni e le limitazioni, rispetto alla classe ed alla percorrenza, risultanti dall'orario ufficiale. Detti bigletti

danno diritto a quattro fermate intermedie ed hanno la validità di venti giorni.

Per quanto altro non è particolarmente disposto dalla concessione, valgono tutte le norme condizioni e modalità contenute nelle « Avvertenze » e nelle « Disposizioni generali » comuni a tutte le concessioni speciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 160–1917.

CONCESSIONE SPECIALE XXI.

Ex militari ciechi e persone che li accompagnano.

(Decreto Luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1734).

1. – *Oggetto.* — La concessione è accordata agli ex militari che hanno perduto completamente la vista in conseguenza di un fatto di guerra ed alle persone che li accompagnano, pei viaggi che effettuano in 1ª, 2ª e 3ª classe. Non è ammessa al godimento della concessione più di una persona di accompagnamento per ogni cieco. Tale persona può essere anche estranea alla famiglia dell'ex militare.

2. – *Limiti.* — La riduzione è concessa per un numero massimo di quattro viaggi di corsa semplice all'anno (solare).

3. – *Prezzi.* — I prezzi da applicare, per viaggiatore e per chilometro sono quelli della Concessione speciale *C*.

4. – *Domanda per l'ammissione alla concessione.* — Per essere ammesso alla concessione, l'interessato, o chi per esso, deve presentarne domanda all'Opera nazionale per la protezione ed assistenza degli invalidi della guerra, di cui alla legge 25 marzo 1917, n. 481, o agli enti con essa collegati.

5. – *Documenti per le riduzioni di viaggio e di identità personale dei viaggiatori.* — Per usufruire del ribasso, deve essere presentata alla stazione di partenza apposita richiesta, come dall'allegato modello, rilasciata dall'Opera nazionale o dagli enti con essa collegati di cui al punto precedente, e intestata al nome dell'ex militare cieco ed a quello della persona che lo accompagna.

Con la richiesta verrà rilasciata anche la tessera di riconoscimento indicante il nome, cognome e l'età dell'ex militare cieco ed il nome e cognome della persona che lo accompagna. Detta persona di accompagnamento dovrà firmare la tessera che deve essere presentata ad ogni domanda del personale ferroviario unitamente al biglietto di viaggio. Se tale persona è illetterata, l'ente che emette i documenti ne farà constare sulla tessera mediante apposita annotazione convalidata da firma e bollo.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 160–1917.*

I documenti di cui sopra devono essere firmati dal presidente dell'Opera o degli enti collegati, o da chi per essi.

Ogni richiesta serve per ottenere un biglietto di corsa semplice valido per due persone e per il percorso e la classe indicati nella richiesta stessa.

Non è ammesso il rilascio di biglietto a riduzione per il solo cieco, nè per la sola persona viaggiante in accompagnamento dell'ex militare cieco, nemmeno nel caso in cui questa, avendo accompagnato il cieco nel viaggio di andata, debba lasciarlo e ritornarsene sola al punto di partenza.

6. – *Validità dei bigliettt di viaggio e fermate intermedie.* — I biglietti rilasciati su presentazione delle richieste hanno la validità di venti giorni, scadono alla mezzanotte del ventesimo giorno da quello del rilascio – esso compreso – e danno diritto di fare da una a quattro fermate intermedie qualunque sia il percorso del viaggio.

7. – *Abusi.* — Nei casi di abusi o tentativi di abusi che fossero commessi dai fruenti della presente concessione, questi verranno privati dal beneficio del ribasso per un periodo di un anno, indipendentemente dai procedimenti giudiziari e dall'appllicazione delle relative penalità (art. XVII delle disposizioni generali).

8. – *Rilievi.* — Nel caso di rifiuto al pagamento di rilievi a debito, l'amministrazione ferroviaria potrà sospendere la concessione fino ad avvenuto pagamento dei rilievi stessi.

9. – *Reclami.* — Gli eventuali reclami debbono essere inviati dagli interessati al Controllo viaggiatori e bagagli delle ferrovie dello Stato in Firenze, per il tramite dell'Opera nazionale o dell'ente con essa collegato che rilasciò i documenti.

10. – *Disposizioni generali.* — Per tutto quanto non è previsto nei punti precedenti, valgono le disposizioni generali comuni a tutte le concessioni speciali.

Ordine di servizio N. 161. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

L'Unione di consumo fra impiegati della Direzione generale delle ferrovie dello Stato e delle altre Direzioni generali del Ministero dei trasporti è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della predetta Unione deve, pertanto, essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

(MATRICE)

Registro N.

Opera nazionale per la protezione ed assistenza degli invalidi della guerra

(1) ....

RICHIESTA N.

rilasciata al Sig. (2) ....

VIAGGIO

da ....

a ....

di numero **DUE** *persone in* .... *classe*

(3) ....

(4) .... *li* .... 19..

Il Presidente

CONCESSIONE SPECIALE XXI

(*Tariffa differenziale* **C**)

Ex militari ciechi e persone che li accompagnano

Opera nazionale per la protezione ed assistenza degli invalidi della guerra

(1) ....

RICHIESTA N. ....

rilasciata al Sig. (2) ....

Viaggio { *dalla stazione di* .... / *alla stazione di* .... } *via* ....

di numero **Due** *persone in* .... *classe*

(3) { .... *ex militare cieco di anni* .... / .... *persona di accompagnamento* }

Dichiaro che il titolare della presente si trova nelle condizioni volute per fruire della concessione suddetta.

(4) .... *li* .... 19..

Il Presidente

ANNOTAZIONI

Rilasciato il biglietto N.

Bollo composto della stazione

AVVERTENZE IMPORTANTI

1. La presentazione di questa richiesta implica la piena conoscenza e l'accettazione, da parte dei titolari, di tutte le condizioni stabilite per fruire del ribasso.

2. I viaggiatori debbono sempre essere muniti del documento di identità personale prescritto dalla concessione.

(1) Titolo e sede dell'ufficio che rilascia la richiesta — (2) Cognome e nome dell'ex militare cieco. — (3) Cognome e nome delle persone che viaggiano — (4) Luogo e data del rilascio.

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza.

Tip. Nazionale Bertero.

Carta color camoscio

MODELLO DELLA TESSERA DI RICONOSCIMENTO
pei viaggiatori muniti di richiesta

Recto

VIAGGI DEGLI EX MILITARI CIECHI E DELLE PERSONE CHE LI ACCOMPAGNANO
Opera nazionale per la protezione ed assistenza degli invalidi della guerra

TESSERA PERSONALE DI RICONOSCIMENTO

del Sig. ....

ex militare cieco di anni ....

e del Sig. .... *che lo accompagna*

.... *li* .... *19*........

IL PRESIDENTE ....

(1) Firma dalla persona che accompagna il cieco

....

(1) Se la persona che accompagna il cieco è illetterata, l'Ente che emette i documenti ne farà constare mediante annotazione convalidata da firma e bollo.

Verso

AVVERTENZE

Questa tessera è strettamente personale, deve essere esibita ad ogni domanda degli agenti ferroviari per giustificare l'acquisto ed il possesso del biglietto a prezzo ridotto delle persone viaggianti; non è valida se non bollata e firmata come richiede lo stampato, e sarà ritirata dagli agenti suddetti con l'applicazione delle penalità regolamentari, se comunque corretta, alterata, falsificata, o adoperata da persone diverse da quelle cui è intestata.

SENTENZE

Appalto di opere pubbliche - Costruzione di galleria sotterranea - Impreviste ed imprevidibili difficoltà incontrate negli scavi - Maggiori compensi - Prove della imprevidibilità.

Quando, nel corso di un appalto, si verifichino condizioni di fatto diverse da quelle previste e prevedibili dall'appaltatore, che rendano più oneroso l'adempimento della obbligazione da costui assunta, le modificazioni dei prezzi tariffali o i giusti compensi dell'opera, in tali mutate condizioni eseguita, si impongono in omaggio all'equità ed al diritto comune, venendo, in tal caso, meno il presupposto per l'applicazione del principio della invariabilità dei prezzi pattuiti contrattualmente (1).

Per giungere a tale conclusione occorre però che l'appaltatore dimostri che dalle indagini praticate e dagli studi compiuti prima di assumere l'appalto circa la natura e qualità dell'opera relativa, non potevano assolutamente essergli rivelati gli ostacoli e le difficoltà che, poi all'atto pratico, si presentarono. In difetto di una simile prova e nel caso che l'appaltatore non avesse proceduto a quelle preliminari ispezioni ed indagini, per lui doverose, tutte le conseguenze degli aggravi incontrati dovrebbero rimanere a suo carico esclusivo, non essendo lecito ad un appaltatore assumere una impresa senza essersi reso esatto conto delle difficoltà relative col proposito di reclamare poi compensi e sovraprezzi.

CORTE APPELLO DI ROMA — Sent. 24 aprile 1917 (*Est* Zoffili) — Impresa Carlo Pozzi contro Ferrovie Stato.

---

(1) Su tale punto la questione pende ora davanti il Magistrato Supremo.

(*Omissis*).

In quanto alla conclusione principale dell'Amministrazione ferroviaria, la Corte non esita a dichiararla infondata e immeritevole di accoglimento. Come giustamente dissero i primi giudici, non è il caso, nella specie, di parlare di quell'errore nella sostanza della cosa, che, a mente dell'art. 1110, vizia il consenso e produce la nullità del contratto, poichè i maggiori oneri che l'Impresa assume avere incontrati pei lavori di perforazione della galleria, non toccano la sostanza dell'opera, che è rimasta immutata nei suoi diversi aspetti di lunghezza, larghezza e profondità, e neppure la natura della cosa alla quale il lavoro dell'appaltatore dovette essere applicato, ma soltanto si sarebbero presentati, alla esecuzione dell'opera stessa, degli ostacoli e delle difficoltà che non si erano preveduti e non si potevano prevedere al momento del contratto, anzi che dal complesso delle sue clausole si sarebbero, secondo si assume, manifestati esclusi, ostacoli e difficoltà, per superare i quali i mezzi prestabiliti si sarebbero mostrati insufficienti, ed avrebbero resa l'opera singolarmente onerosa per uno dei contraenti in vantaggio dell'altro.

Ora, quando queste eventualità si verifichino in un contratto d'appalto, la giurisprudenza prevalente, seguìta anche da questa Corte in altri rincontri, ritiene doveroso fissare nuovi prezzi o attribuire all'appaltatore, che abbia non pertanto eseguito il contratto, un giusto compenso.

E questa teorica il Collegio non esita ad accettare, perchè informata a retti criteri di equità, e perchè rispondente anche ai principî generali di interpretazione dei contratti, per cui deve sempre indagarsi quale sia la comune intenzione delle parti al momento della stipulazione, nonchè a quelli che concernono la loro esecuzione che non deve essere mai scompagnata da buona fede, e agli obblighi reciproci dei contraenti che non debbono mai sconfinare da ciò che si è preveduto o potuto prevedere quando si è contratto.

A questa teorica le Ferrovie oppongono, come opposero in prima sede, il principio dell'invariabilità dei prezzi prestabiliti o liberamente accettati. Richiamano all'uopo l'art. 12 del Capitolato speciale di appalto, l'art. 82, lett. D, ultima alinea, e l'art. 88 del Capitolato generale tecnico; il primo dei quali sta-

bilisce che il prezzo di elenco si applicherà a tutte le perforazioni e a quanto possa occorrere per la esecuzione completa dei lavori, e gli altri escludono qualsiasi diritto ad indennizzo per durezza delle materie escavande, qualunque sia la loro natura; invocano inoltre il disposto dell'art. 326 della legge sulle opere pubbliche che sanziona in via generale il principio anzidetto per le opere a corpo.

Quindi, dicono, la domanda del Pozzi è resistita dai patti assunti, e dal precetto della legge organica, ed urta d'altronde col carattere aleatorio del pattuito compenso, che costituisce un vero e proprio *forfait,* mentre poi la stessa Impresa, prima di offrire il ribasso, dichiarò per iscritto di aver presa conoscenza delle condizioni dei luoghi e delle cose e di aver trovati i prezzi rimunerativi e tali da consentire l'offerto ribasso. Ora, si soggiunge, col non voler tenuto l'appaltatore se non a ciò che avesse previsto o potuto prevedere all'epoca del contratto, si viene a togliere ogni efficacia ai contratti di natura aversionale, quale è quello d'appalto, mentre invece l'imprevisto, a meno che non sia esplicitamente escluso nella stipulazione, deve lasciar integri i diritti e i doveri dal contratto nascenti, e nel caso concreto la maggior durezza o qualità della roccia escavanda, lungi dall'essere un imprevisto escluso, è stato tassativamente previsto, una volta che si è esplicitamente detto che qualunque si fosse la natura delle materie, i prezzi dovevano rimanere invariati.

Ma è agevole rispondere che il principio della invariabilità dei prezzi non può essere applicato se non quando rimangano integre le condizioni di fatto, in base alle quali i prezzi unitari vennero fissati, ma allorchè cotali condizioni vengano ad essere considerevolmente alterate o mutate per fatto non imputabile all'appaltatore o per circostanze impreviste e imprevedibili rimaste fuori delle intenzioni dei contraenti, in tal caso le modificazioni dei prezzi o i giusti compensi dell'opera in tali mutate condizioni compiuta, si impongono in omaggio all'equità e al diritto comune; e il tener fermo prezzi che per le avveratesi impreviste circostanze si fossero manifestati del tutto irrimunerativi, si risolverebbe in una indebita locupletazione di una delle parti a danno dell'altra.

Nè a ciò può formare ostacolo la natura aleatoria dell'appalto. Anzitutto non potrebbe sostenersi che l'appalto sia un contratto

di pura sorte, ossia di quelli il cui elemento essenziale è appunto costituito dall'alea per entrambe le parti, quali sono definiti dall'art. 1102 C. c., ove, sia pure a titolo di esemplificazione, sono indicati dei singoli contratti e fra essi non è compreso l'appalto.

L'alea, sebbene sia uno degli elementi del contratto d'appalto, non ne costituisce però l'elemento sostanziale, poichè a differenza dei contratti di pura sorte, le parti vi addivengono a ragione veduta; dopo doverosi analisi e scandagli e in base a calcoli di probabilità e di comune prevedibilità, così che in questa specie di contratti se le circostanze di fatto che furono o devesi presumere fossero il presupposto logico della contrattazione, le causali del consenso vengono invece a manifestarsi notevolmente diverse, in modo che quella corrispettività del contratto rimanga alterata e sia lecito ritenere che le parti, qualora avessero potuto prevedere questo diverso stato di fatto, o non avrebbero contrattato o avrebbero contrattato con clausole diverse, l'alea contrattuale non può più venire invocata e l'aggiudicazione di un onesto compenso al fine di equilibrare, quella correspettività che inopinatamente è rimasta alterata non può essere negato.

Ben fece quindi il Tribunale a non attendere le ragioni addotte dalle Ferrovie per negare all' Impresa Pozzi un soprapprezzo qualsiasi, non presentandosi fondate; non quella invero desunta dall'articolo 12 del capitolo speciale, perchè il medesimo stabilisce un prezzo unitario per lo scavo riferibile a previsioni e presunzioni ordinarie e non a fatti od ostacoli straordinari imprevedibili o impresumibili; non quella desunta dal cap. D. articolo 82 capitolato tecnico d'appalto, perchè ivi manifestamente si prevede il caso di tratte speciali transitorie di roccie dure, chiamate tratte cattive e non di una considerevole persistenza di roccie senza soluzione di continuità; non quanto vuolsi inferire dalla frase contenuta nell'art. 83 stesso capitolato, che cioè qualunque sia la natura delle materie da escavarsi l'appaltatore si intende compensato coi prezzi fissati da tariffe sugli scavi poichè quel patto, come quello contenuto nel citato art. 12 del capitolato speciale ed il precetto dell'art. 326 della legge organica non possono estendersi al di là della più rigorosa prevedibilità e comprendere uno stato di cose che esorbiti da tali previsioni; non infine la dichiarazione rilasciata dall'Impresa di essersi resa

conto delle condizioni delle cose ed aver trovato i prezzi rimunerativi, perchè tale dichiarazione sarebbe stata appunto l'effetto dell'errore in cui incorse malgrado le diligenti indagini praticate che non le permisero di rilevare la latente e consistente continuità della roccia, che non si sarebbe potuta neppure desumere col sussidio comparativo dei prezzi stabiliti e della potenza dei mezzi di escavazione prescritti i quali, a dir suo, si sarebbero mostrati del tutto inadeguati all'importanza ed alle esigenze dell'opera. A ragione però il Tribunale dichiarò in tesi generale ammissibile la domanda dell'Impresa e le consentì l'esperimento della prova testimoniale (già espletata, ma dei risultati della quale è ovvio non potersi tener conto) e di quella peritale da lei invocata.

Senonchè nel formulare i quesiti ai periti il Tribunale ritenne come già provato l'elemento della imprevidibilità affermando apodittícamente che le circostanze nuove impreviste ed imprevedibili su cui l'Impresa fondava la sua domanda erano certamente non apparenti nè apprezzabili con indagini che essa avrebbe potuto fare anche se condotte con la massima diligenza, ed omise perciò di sottoporre ai periti la relativa importante e preliminare questione.

Il Tribunale desunse forse il suo convincimento dal contenuto del lodo arbitrale e dai risultati della visita della località, operata da quel Collegio, ma ciò non poteva, perchè quel lodo è stato posto nel nulla e non può costituire elemento di prova di fronte alle contestazioni dell'Amministrazione delle ferrovie che sostengono che se il Pozzi, ottemperando all'obbligo che aveva di rendersi conto dello stato delle cose, avesse, come dichiarò di averlo fatto, proceduto alla ispezione della montagna, egli, pratico di scavi di roccie, non potè, specie se sussidiato dai dati geologici e geognostici cui poteva ricorrere, prendere abbagli e non dedurre la compattezza della massa interna.

Ora, nel caso concreto l'elemento della imprevedibilità è il presupposto indispensabile per potersi attribuire qualsiasi compenso all'Impresa. L'Amministrazione ammise l'Impresa ad offrire il ribasso dopo che questa le dichiarò di aver visitato i luoghi, di aver presa conoscenza di tutte le condizioni generali e particolari ecc., e di aver giudicato i prezzi rimuneratori e tali da

consentire il ribasso che avrebbe fatto e che poi fece nella non lieve misura del 13,06 %.

Di fronte a così fatta dichiarazione, che non può e non deve avere il carattere di una mera formalità, l'errore, in cui allega essere suo malgrado incorsa l'Impresa, deve essere dimostrato, perchè quando tale dimostrazione non venga fatta, sfata contro di lei il contenuto di quella sua dichiarazione che la presenta edotta dello stato delle cose.

Se l'Impresa emise quella dichiarazione a cuor leggiero, senza le ispezioni e le indagini per lei doverose, deve imputare a sè stessa di non aver trovato poi nell'appalto quella rimunerazione che si riprometteva di conseguire se invece (come sostiene l'Amministrazione) avendo esaminato i luoghi, il Pozzi non potè non rendersi edotto, stante la sua esperienza, del vero stato delle cose, in tal caso, e a maggior ragione, tutte le conseguenze debbono stare a suo carico perchè non è lecito ad un appaltatore, che è sciente delle difficoltà di una impresa, assumerla, offerendo per giunta un ribasso considerevole col proposito di chiedere poi compensi o soprapprezzi, imponendo alla stazione appaltante oneri e sacrifici maggiori di quelli che essa per qualsiasi ragione non possa o non voglia incontrare e precludendole la via di ovviarvi avvisando ad altri mezzi pel conseguimento dello scopo, fra cui nel caso di esecuzione di opera pubblica, come nella specie, quello di ricorrere in tutto o in parte all'esecuzione ad economia ai sensi degli art. 328 e 329 della citata legge sulle opere pubbliche.

La presunzione dunque che il Pozzi abbia potuto prevedere o preveduto lo stato delle cose, emerge dalla sua stessa dichiarazione. Egli bensì può essere incorso in errore, malgrado le sue più diligenti indagini, per l'asserta imprevedibilità delle condizioni interne della montagna, ma se ciò sia stato errore, ed errore all'Impresa non imputabile, saranno i periti che dovranno accertarlo, stabilendo previamente se per le suddette indagini potesse desumersi la presenza e compattezza delle roccie che effettivamente si riscontrarono nel sottosuolo. *E nella sola ipotesi che a tale preliminare quesito rispondano opinando per la imprevedibilità, dovranno scendere all'accertamento disposto dal Tribunale col primo dei quesiti da quel Collegio formulato ai periti.*

In ordine però alla determinazione del compenso, che forma

oggetto del 2ª quesito, la Corte non può non seguire le giuste richieste dalle Ferrovie spiegate colle conclusioni subordinate, di domandare ai periti se il maggior costo dello scavo di galleria nella roccia dura, oltre la progressiva 600, non trovi compenso nel minore costo occorso nei tratti che precedono e seguono la progressiva anzidetta, e ciò sia perchè sarebbe affatto ingiusto che si tenesse conto del solo danno subìto dall'Impresa, per l'applicazione dei prezzi di elenco e non pure dei vantaggi già risentiti per l'applicazione degli stessi su altre parti dei lavori della stessa natura per cui vennero prestabiliti, sia infine perchè la stessa domanda dall'Impresa spiegata si presenta informata a tale concetto di compensazione e da esso non poteva il Tribunale come ora non può la Corte, prescindere nel disporre i mezzi istruttori per la definitiva pronunzia. Qualora i periti ritengano non esservi compensazione, dovranno determinare il sopraprezzo da corrispondersi all'Impresa con le avvertenze dal Tribunale disposte.

Che nei sensi su espressi va riformata l'impugnata sentenza e confermata nel resto. Che dovendosi la causa rinviare ai primi giudici per l'ulteriore corso, è il caso di addimandare ai medesimi anche la pronunzia sulle spese di questo giudizio di appello.

Per questi motivi, ecc.

Errata-corrige

Nelle ultime due righe dell'Ordine di Servizio n. 157 (S) pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 50-1917, relativo all'esercizio della fermata di S. Luca della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Bivio Filaga, sostituire l'indicazione: (1) con (3).

Ordine di servizio N. 153 (*Bollettino ufficiale N. 49-1917*).

Nell'allegato *B*, pagina 647, 5ª riga, rettificare il richiamo (*b*) posto di fianco alla lettera V col numero (6).

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO X - N. 52 27 DICEMBRE 1917

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma dicembre 1917 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Ordine generale N. 6. (S.)

Soppressione dei riparti liquidazione gestione ex rete mediterranea.

Dal 1° gennaio 1918, il « Riparto liquidazione gestione ex rete mediterranea » con sede a Milano, ed il « Riparto liquidazione gestione ex rete mediterranea » con sede a Napoli, istituiti provvisoriamente con l'Ordine generale n. 3-1916, saranno soppressi.

I rimanenti affari per la chiusura definitiva della detta gestione saranno trattati, per la parte amministrativa, dal Servizio Centrale Segretariato e, per la parte contabile, dall'Ufficio di Ragioneria nel Compartimento di Milano.

Ordine di servizio N. 162. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Baiano di Spoleto.

Dal giorno 1° gennaio 1918 viene aperta all'esercizio, al km. 133 + 927 della linea Roma-Ancona ed a destra della linea stessa, la fermata di *Baiano di Spoleto*, situata fra la stazione di Morgnano S. Angelo ed il raddoppio Balduini, da cui dista rispettivamente m. 4709 e m. 5557.

La fermata è protetta da due semafori di 2ª categoria situati entrambi a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 790 quello verso Balduini e di m. 580 quello verso Morgnano S. Angelo.

La detta fermata viene ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed esercitata a mezzo di un guardiano con le modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'ordine di servizio N. 160-1909 e successive modificazioni, e distri-

buisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente ordine di servizio.

La stazione di Spoleto sarà incaricata della scritturazione dei biglietti e dei bagagli, nonchè del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra, nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte qui appresso indicate:

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 12, fra i nomi di Bagnolo Piemonte e Baldichieri Tigliole, inserire:

Baiano di Spoleto (casa cantoniera)	Orte-Ancona	Ancona 5° Foligno	Perugia	91	V(6)	B(6)

— a pag. 91 nella tabella (91) *Roma Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola*, fra i nomi di Giuncano e Morgnano S. Angelo, trascrivere in carattere *corsivo* il nome di Baiano di Spoleto con le distanze risultanti dall'annesso allegato *B*.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo di dovrà:

— a pag. 3, fra i nomi di Bagnolo Piemonte e Baldichieri Tigliole, inserire:

Baiano di Spoleto (casa cantoniera)	56	4 *bis*

— a pag. 56, fra i nomi di Giuncano e Morgnano S. Angelo, inserire:

4 *bis*	Baiano di Spoleto (casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento, procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni della linea Roma-Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 91 a pagina 91 del Prontuario generale, già modificata come sopra si è detto.

Per tutti gli altri prontuari la si dovrà invece formare aggiungendo km. 10 a quella indicata per Giuncano e km. 7 a quella indicata per Spoleto, e scegliendo poi più la breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 162-1917.

Prezzi dei biglietti in vendita da e per la fermata di Baiano di Spoleto.

Da	a e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Baiano di Spoleto	Roma Termini . .	16.10	11.30	7.25	Spoleto
	Foligno	4.—	2.80	1.80	
	Trevi	2.90	2.05	1.30	
	Terni	2.80	1.95	1.25	
	Campello sul Clitunno	2.05	1.45	0.95	
	S. Giacomo di Spoleto	1.60	1.10	0.75	
	Giuncano	1.35	0.95	0.60	
	Spoleto	0.85	0.60	0.40	
	Morgnano S. Angelo	0.60	0.45	0.30	

N. B. — I prezzi suindicati sono al netto di aumenti e soprattasse.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 162-1917.*

Distanze chilometriche dalla fermata di Baiano di Spoleto alle stazioni sottoindicate.

Stazioni	Distanze Km.	Stazioni	Distanze Km.	Stazioni	Distanze Km.
Roma Termini e Porta Maggiore .	134	Spoleto	7	Valtopina	46
Roma S. Lorenzo .	132	S. Giacomo di Spoleto	13	Nocera Umbra . .	51
Portonaccio	130	Campello sul Clitunno	17	Gaifana	61
Sette Bagni	118	Trevi	24	Gualdo Tadino . .	68
Monterotondo Mentana	109	Foligno	33	Fossato	74
Fara Sabina	97	Spello	37	Fabriano	90
Poggio Mirteto . .	86	Assisi	48	Albacina	99
Stimigliano	78	Bastia	52	Genga Arcevia . . .	106
Civita Castellana Magliano	65	Ponte S. Giovanni .	61	Serra S. Quirico . .	113
Gallese	61	Perugia	72	Castelpiano Cupramontana	119
Orte	52	Ellera	82	Montecarotto Castelbellino	126
Nera Montoro . . .	43	Magione	93	Jesi	134
Narni Amelia . . .	36	Passignano	103	Chiaravalle	145
Terni	23	Tuoro	108	Castel Ferretti . . .	148
Giuncano	11	Terontola	115	Falconara Marittima	152
Morgnano S. Angelo	5	Scanzano Belfiore .	37	Palombina	156
		Pieve Fanonica . .	42	Ancona	161

Ordine di servizio N. 163. (S.).

Biglietti di servizio e concessioni di viggio gratuito e a prezzo ridotto.

Per l'anno 1918 le carte di libera circolazione serie *A* e *At* e i biglietti permanenti di compartimento riservato portano l'indicazione del millesimo in *rosso*. Le carte serie *A* e *At*, con validità limitata nella percorrenza o nella durata, hanno una striscia diagonale color *rosa*.

I biglietti di compartimento riservato per un solo viaggio, i biglietti gratuiti e a prezzo ridotto, serie *B* e *C*, e i buoni bagaglio portano l'indicazione del millesimo 1918.

Le carte di libera circolazione serie *A* ed i biglietti di semplice corsa serie *B* e *C* continuano ad essere distinti in due tipi: l'uno, *portante un bordo rosso*, da rilasciarsi soltanto al personale delle ferrovie dello Stato, ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, in attività di servizio, nonchè alle persone di famiglia del primo e secondo gruppo; l'altro tipo, *senza il bordo rosso*, da rilasciarsi a tutte le altre categorie di persone, previste dalle disposizioni in vigore.

I biglietti serie *Ao* di nuova fornitura sono di un unico tipo portante i foglietti interni valevoli pei mesi dal gennaio al dicembre, da utilizzarsi quindi tanto per l'istruzione professionale, quanto per quella scolastica. Per quest'ultima, beninteso, i foglietti interni verranno adoperati nell' ordine dei mesi corrispondenti al corso d'istruzione e non in quello progressivo dei fogli. A modificazione dei §§ 1 e 24 delle Norme d'applicazione del Regolamento per le concessioni di viaggio (R. D. 21 luglio 1910, n. 628), si avverte che i foglietti interni, come risulta dal punto 5° delle Avvertenze annesse al biglietto serie *Ao*, *non dovranno essere staccati dal biglietto stesso*. Quelli corrispondenti a periodi di tempo pei quali il biglietto serie *Ao* non è valido dovranno soltanto essere annullati.

Si ritiene inoltre opportuno richiamare l'attenzione sul punto 1°

delle avvertenze suddette, circa l'obbligo del portatore del biglietto serie *Ao* di farlo forare nella corrispondente casella prima di iniziare ciascun viaggio.

Il modello dei biglietti serie *Ap* è invariato. Per determinati casi in cui l'uso del biglietto serie *Ap* sia limitato ad un numero di viaggi non superiore a 126 all'anno, si è istituito un apposito intercalare composto di soli undici fogli.

Per i biglietti serie *Ab* rimane invariato il tipo attualmente in uso, (v. ordine di servizio n. 328-1915).

In proposito torna opportuno rammentare che nel caso in cui prima della scadenza del biglietto serie *Ab*, il titolare di esso, per qualsiasi circostanza, non abbia più bisogno del biglietto medesimo, e questo invece occorra ad altro agente, per lo stesso percorso, la Divisione compartimentale che ebbe a promuovere la concessione del biglietto, può sostituire direttamente, nell'apposito spazio delle pagine interne del biglietto, il nome del nuovo agente pel quale è necessaria la concessione. Tali sostituzioni debbono essere convalidate con la firma del capo della Divisione medesima.

I biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulla ferrovia, di modello 1915, 1916 *e* 1917, *sono validi anche per l'anno* 1918.

A parziale deroga del terzo comma del paragrafo 16 delle sopra citate Norme, i biglietti gratuiti serie *B* di 2ª e 3ª classe che, in base all'art. 15 lettera *a*) del suddetto regolamento per le concessioni di viaggio, vengono rilasciati per motivi di trasloco (compresi i viaggi preliminari e accessori ai traslochi stessi) sono validi per tutti i treni direttissimi, senza restrizioni di percorrenza, in quanto, beninteso, questi portino vetture della classe per la quale sono validi i biglietti stessi.

Sui biglietti rilasciati nei casi sopraindicati dovrà essere apposta la dicitura prescritta dall'ordine di servizio n. 120-1916, e cioè: Art. 15 Regolamento-biglietti seguita dalla parola: *Trasloco*, e convalidata col timbro dell'ufficio emittente.

Le concessioni di viaggio ai giornalisti continuano pel 1918 con le modalità stabilite dal paragrafo 2° dell'ordine di servizio n. 3-1909.

La copertina e gli annessi scontrini costituenti il fascicolo interno della tessera del giornalista hanno il fondo color *avana* e portano in alto stampato in inchiostro nero il millesimo 1918.

I biglietti speciali a tariffa militare col bollo, serie *D*, che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata o di andata e ritorno, sono contraddistinti da un *cerchio azzurro* tanto sulla parte centrale del biglietto, quanto sul relativo scontrino di controllo, dal millesimo 1918 nella parte inferiore del biglietto e dalla scadenza improrogabile del 31 dicembre 1918.

Si informa poi che l'Autorità militare ha consentito a tenere valide anche pel 1918 *le speciali tessere in cartoncino verde e in cartoncino bianco per ingressi nelle stazioni e per il transito pedonale rilasciate negli anni* 1915, 1916 e 1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di servizio N. 164. (M.).

Modificazione ai riparti movimento del Compartimento di Roma.

In dipendenza del passaggio allo Stato delle linee Secondarie Romane « Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione » e « Roma-Albano-Anzio-Nettuno » a datare dal 1° gennaio 1918 viene istituito un nuovo Riparto (9°) della Divisione Movimento di Roma, colla circoscrizione sotto indicata e viene modificata la circoscrizione dei Riparti 2°, 3° e 4° come appresso:

2° Riparto: Roma — Roma Termini (e)-Chiusi (e); Orte-Terni (e).

3° » » — Roma Termini (e)-Roma Tuscolana (e)-Portonaccio (e)-Bivio Mandrione (e)-Cassino; Ciampino-Frascati.

4° » » — Roma Termini (e)-Ciampino (e)-Velletri; Segni (e)-Velletri-Terracina; B. Mandrione (e)-Albano-Anzio-Nettuno.

9° » » — Roma Trastevere (e)-Viterbo; Capranica-Ronciglione; Attigliano (e)-Viterbo.

La circoscrizione degli altri Riparti rimane invariata.

Ordine di servizio N. 165. (C. M.).

Limitazione nell'uso di determinati treni e classi per gli ufficiali inferiori, per i militari di truppa ed assimilati.

Per effetto di apposito decreto Luogotenenziale che autorizza il Ministero della guerra a stabilire, d'accordo coll'Amministrazione ferroviaria, limitazioni nell'uso dei treni, in deroga ai paragrafi 23, 28 e 30 del regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie del Regno (edizione luglio 1911), si prescrive quanto in appresso:

1° È fatto divieto, *in modo assoluto*, agli ufficiali inferiori del R. Esercito, della R. Marina, della R. Guardia di Finanza, (primi capitani e capitani con funzioni di grado superiori esclusi), nonchè agli assimilati, di valersi della *prima classe* di tutti i treni direttissimi, e ciò anche se esistessero autorizzazioni particolari apposte dalle autorità militari ai documenti di viaggio, o fossero completamente occupati i posti delle vetture di seconda classe.

Le autorità che rilasciassero particolari autorizzazioni in tal senso, ne saranno ritenute responsabili.

Inoltre viene pure fatto divieto agli ufficiali inferiori ed assimilati di valersi della *seconda classe* dei treni direttissimi n. 35 e 36, per il percorso Bologna-Roma e viceversa.

Fanno solamente eccezione alle suddette disposizioni:

a) i militari membri del Senato, o della Camera dei Deputati,

b) coloro che fossero muniti di biglietto a *tariffa intera* e coloro che viaggiano con incarichi dei Ministeri della guerra, della marina, o delle armi e munizioni, oppure come corrieri del Comando Supremo o dell'Intendenza generale dell'esercito,

c) gli ufficiali inferiori in accompagnamento di ufficiali generali in viaggio per servizio.

2° È fatto del pari divieto *in modo assoluto*, ai militari di truppa dell'esercito e della marina, della R. guardia di Finanza, nonchè agli assimilati, di valersi della *seconda classe* di tutti i

treni direttissimi. Non sono ammesse trasgressioni a siffatto divieto, nè per particolari autorizzazioni apposte nei documenti di viaggio dalle autorità militari, nè per essere completamente occupate le terze classi.

Solamente i Ministeri della guerra, della marina, delle armi e munizioni, il Comando supremo e la Intendenza generale dell'esercito possono *nei soli casi di servizio di effettiva urgenza ed importanza*, rilasciare, ai militari di truppa ed assimilati, l'autorizzazione di viaggiare in seconda classe dei detti treni direttissimi. Possono pure viaggiare in seconda classe i militari di truppa ed assimilati che pagano il biglietto a *tariffa intera.*

Si rivolgono speciali raccomandazioni a tutto il personale delle stazioni e dei treni per la rigorosa osservanza delle presenti disposizioni, che andranno in vigore col 1° gennaio 1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17 *e* 22.

Ordine di servizio N. 166. (M. C. L.)

Passaggio allo Stato delle linee Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio.

Di conformità alla convenzione 1° settembre 1917 fra il Regio Governo e la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, approvata con decreto-legge luogotenenziale 13 settembre 1917 n. 1591, col 1° gennaio 1918 le linee Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio sono trasferite allo Stato e vengono esercitate direttamente dall'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Le linee suddette sono a semplice binario e a scartamento normale.

La linea Varese-Porto Ceresio è in esercizio a trazione elettrica con conduzione della corrente, a 650 volts, a mezzo di terza rotaia.

I. *Stazioni - Distanze chilometriche.* — Le stazioni delle linee suindicate, che passano a far parte della rete dello Stato, e le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agl'impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto « allegato *A* ».

Le distanze chilometriche fra le stazioni di ciascuna delle dette linee risultano dalle tabelle polimetriche n. 3, 76 e 109 bis di cui l'« allegato *B* ».

Le altre stazioni della rete riceveranno, quanto prima, dall'ufficio contabilità prodotti di Firenze, le istruzioni necessarie per completare i loro prontuari manoscritti con le distanze per le stazioni delle linee suddette.

Provvisoriamente, si dovranno regolare come in appresso:

Nei riguardi della linea Roma-Albano-Nettuno formeranno le distanze per ciascuna relazione aggiungendo a quelle risultanti dai propri prontuari per Roma Termini e Cecchina le distanze indicate nella tabella n. 109 bis allegata e scegliendo quella che riuscirà minore.

Analogamente dovranno procedere nei riguardi delle stazioni della linea Roma Trastevere-Ronciglione-Viterbo, servendosi delle distanze per Attigliano e Roma Trastevere ed aggiungendovi quelle risultanti dalla tabella n. 76.

E così pure per le stazioni della linea Varese-Porto Ceresio le distanze saranno provvisoriamente da stabilire aggiungendo a quella risultante per Varese l'altra indicata nella tabella n. 3.

II. *Norme di esercizio - Treni.* — Le linee Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio saranno esercitate in base ai regolamenti, alle istruzioni, norme ecc. in vigore sulle altre linee dello Stato ad esercizio normale.

L'esercizio delle su citate linee verrà continuato con l'orario in vigore.

III. *Giurisdizione.* — Le linee Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo vengono incluse nel Compartimento di Roma, quella Varese-Porto Ceresio nel Compartimento di Milano, e sono aggregate rispettivamente:

per il *Servizio Movimento*: la linea Roma-Albano-Nettuno al 4° Riparto della Divisione Movimento di Roma, al Circolo di ripartizione di Roma e al 1° Riparto telegrafico di Roma; la linea Roma-Ronciglione-Viterbo al 9° Riparto, di nuova istituzione, della Divisione Movimento di Roma, al Circolo di ripartizione di Roma e al 2° Riparto telegrafico di Roma; la linea Varese-Porto Ceresio al 3° Riparto della Divisione Movimento di Milano, al Circolo di ripartizione di Milano e al 1° Riparto telegrafico di Milano;

per il *Servizio Lavori*: la linea Roma (Doppio Bivio Mandrione)-Albano-Nettuno alla Sezione Lavori Roma Sud della Divisione Lavori di Roma, la linea Roma-Ronciglione-Viterbo alla Sezione Lavori Roma Nord della Divisione stessa, la linea Varese-Porto Ceresio alla Sezione Lavori Ovest della Divisione Lavori di Milano.

per il *Servizio Trazione*: la linea Roma-Albano-Nettuno al 2° Riparto d'ispezione aggregato alla Divisione di Roma, escluse le stazioni di Roma Termini e di Ciampino che restano al 1° Riparto (Roma S. Lorenzo); la linea Roma-Ronciglione-Viterbo al

3ª Riparto d'ispezione aggregato alla Divisione suddetta, esclusa la stazione di Roma Trastevere che resta al 1° Riparto (Roma San Lorenzo); la linea Varese-Porto Ceresio al 2° Riparto d'ispezione aggregato alla Divisione di Milano;

per il *Servizio Veicoli*: le linee Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo al Riparto d'ispezione di Roma presso la Divisione Veicoli di Roma; la linea Varese-Porto Ceresio al Riparto d'ispezione di Milano presso la Divisione Veicoli di Milano;

per il *Servizio Sanitario*: le linee Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo alla Sezione sanitaria di Roma; la linea Varese-Porto Ceresio all'Ufficio Sanitario di Milano;

per le *forniture di magazzino*: le linee Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo dovranno essere comprese al gruppo 10° Compartimento di Roma, rispettivamente al 2° e 3° sottogruppo a pag. 20 dell'allegato all'Ordine di Servizio n. 392-1914. La linea Varese-Porto Ceresio sarà compresa al gruppo 4° Compartimento di Milano, 2° sottogruppo a pag. 10 dell'allegato al citato Ordine di Servizio. Nei riguardi della circoscrizione dei Riparti d'ispezione le linee Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo sono incluse nel 12° Riparto (Roma) e quella di Varese-Porto Ceresio nel 4° Riparto (Milano).

Le linee Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo dovranno essere comprese nella zona di azione della squadra di disinfezione di Roma e la linea Varese-Porto Ceresio nella zona di azione della squadra di disinfezione di Milano (Allegato *D* alle « Norme di applicazione del regolamento per la disinfezione dei veicoli ecc. » di cui l'Ordine di Servizio n. 394-1912).

IV. *Trasporti viaggiatori, bagagli, cani, giornali e velocipedi.* — Pei trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e giornali sono in tutto applicabili, col cumulo delle distanze, al percorso delle linee Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterboe e Varese-Porto Ceresio le tariffe e relative norme e condizioni, vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle stabilite dal volume delle concessioni speciali (edizione gennaio 1909) e dal

regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1911), con con tutte le successive aggiunte e modificazioni, nonchè le concessioni e norme riguardanti gli abbonamenti degli agenti ferroviari e delle loro famiglie, i viaggi occasionati dal terremoto, i viaggi dei giornalisti e delle loro famiglie, i viaggi degli agenti postali e di quelli di pubblica sicurezza, la spedizione di merci come bagaglio per gli abbonati ecc., restando abrogata ogni altra disposizione che non sia espressamente confermata.

È fatta eccezione:

a) per i viaggi ordinari di corsa semplice in servizio locale fra Roma, Capannelle, Marino, Castel Gandolfo ed Albano, pei quali restano, per ora, in vigore i prezzi delle ferrovie secondarie, senza gli aumenti del 50 e del 30 per cento di cui in appresso;

b) per i viaggi ordinari di corsa semplice in servizio locale della linea Varese-Porto Ceresio e per quelli in servizio diretto fra le stazioni della stessa e quelle delle linee Milano-Gallarate-Varese, Gallarate-Arona e Gallarate-Luino, fruenti della tariffa locale n. 3, ai quali si applicheranno i prezzi di quest'ultima tariffa (basi chilometriche: prima classe 0.064, terza classe 0.032), col cumulo delle distanze;

c) per i biglietti di abbonamento sulle linee di cui al punto *b*), ai quali si applicheranno i prezzi della tariffa locale n. 8, col cumulo delle distanze.

Salvo l'eccezione di cui al precedente punto *a*), alle tre linee suddette sono pure applicabili gli aumenti del 50 e 30 per cento di cui al decreto Luogotenenziale n. 1920 del 26 novembre 1917 (Ordine di Servizio 154-1917), nonchè la soppressione e limitazione del rilascio di talune categorie di biglietti portate dal decreto Luogotenenziale n. 53 dell'11 gennaio 1917 (capitoli *a* e *b* dell'Ordine di Servizio n. 3-1917).

In conseguenza di quanto è disposto da quest'ultimo decreto, i biglietti pei viaggi a tariffa ridotta degli impiegati governativi e delle loro famiglie (concessione speciale *C*), dei maestri elementari (concessione speciale VIII) e delle famiglie dei militari si rilascieranno soltanto verso ritiro delle richieste, non essendo più ammesso l'uso degli scontrini dei libretti.

I biglietti di abbonamento per l'intera Rete continueranno ad essere valevoli per viaggiare anche sulle linee Roma-Albano-

Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio senza aumento di prezzo. Rimangono quindi fermi, per questi biglietti, i prezzi indicati nell'Ordine di Servizio n. 154-1917.

Continueranno parimenti ad essere valevoli per viaggiare fino alla loro scadenza, senza alcun aumento di prezzo, i biglietti di abbonamento rilasciati dalle Amministrazioni già esercenti le dette linee, con decorrenza anteriore al 1° gennaio 1918.

Per la tassazione dei nuovi biglietti di abbonamento ordinari, da emettersi con decorrenza dalla data su indicata, le tre linee suddette continueranno ad essere considerate di prima categoria.

V. *Trasporti merci.* — Per tutti i trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O., sia in servizio locale delle linee suindicate, sia con le altre stazioni della Rete, nonchè in servizio cumulativo italiano, sono applicabili le tariffe e condizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato, comprese quelle in base alle « Concessioni speciali » e al « Regolamento per i trasporti militari ».

Il percorso di dette linee deve essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della Rete dello Stato.

Restano quindi annullate le disposizioni contenute nelle pagine 95 e 107 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915).

VI. *Istradamento dei trasporti.* — L'istradamento dei trasporti avrà luogo secondo le disposizioni generali in vigore, cioè in base alla via che in ragione del prezzo risulta più vantaggiosa allo speditore, salvo beninteso, contraria domanda sui documenti di trasporto. Cessano quindi di avere effetto le restrizioni ora vigenti circa la esecuzione dei trasporti in transito sulle linee Roma-Albano-Cecchina e Roma-Viterbo.

Rimane però ferma la disposizione secondo la quale i trasporti a *carro completo* da-e per le stazioni di Capannelle, Marino, Castel Gandolfo e Albano Laziale non possono aver luogo per il transito di Cecchina, ma devono effettuarsi e tassarsi esclusivamente per il transito di Roma Termini.

Circa l'istradamento dei trasporti fra le stazioni della linea Varese-Porto Ceresio e le stazioni delle Ferrovie Nord Milano, continueranno ad avere applicazione le condizioni, le norme e le

disposizioni della convenzione di servizio cumulativo vigente con le Ferrovie stesse.

VII. *Scritture, versamenti e pagamenti.* — Per tutto quanto riguarda le attribuzioni contabili del Capo stazione, nonchè per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori, bagagli e cani, ed i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli, bestiame, ecc., le stazioni delle linee di cui si tratta dovranno osservare le norme contabili pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e le successive modificazioni.

Con la data 1° gennaio 1918 dette stazioni dovranno mettere in uso i nuovi registri per la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti, incominciando la enumerazione tanto delle spedizioni, come degli arrivi, ecc., col numero 1 e continuandola progressivamente fino al 31 dicembre di ogni anno; così pure dovranno iniziare i conti correnti della nuova gestione, senza rimanenza di debito e di credito.

Per le partite aventi data anteriore al 1° gennaio 1918 le ripetute stazioni (nonchè quelle comuni di Roma Termini, Cecchina, Roma Trastevere, Viterbo P. F. e Varese) dovranno istituire la « gestione stralcio » continuando a valersi per questa dei documenti ora in uso per la gestione sociale.

Le gestioni di transito con le cessanti Amministrazioni nelle stazioni comuni di Roma Termini, Cecchina, Roma Trastevere. Viterbo P. F. e Varese si limiteranno a funzionre dal 1° gennaio 1918 come « gestione stralcio » per tutte le partite relative ai trasporti in provenienza o in destinazione di stazioni della ferrovia secondaria, che hanno *data di accettazione anteriore al 1° gennaio 1918,* sia che il trasporto abbia avuto luogo sul percorso della secondaria medesima coi treni sociali o coi treni dello Stato.

Sui conti correnti della « gestione stralcio » dovranno quindi essere conteggiati:

i rilievi e gli articoli speciali emessi dalla cessata Amministrazione e non assunti al 31 dicembre, nonchè quelli che venissero emessi in seguito per trasporti con data anteriore al 1° gennaio;

gli accrediti relativi agli assegni rimborsati, ai depositi per note di affrancazione liquidate, alle caparre per vagoni o per bi-

glietti di abbonamento restituite, ecc., in quanto si riferiscano a partite assunte a debito anteriormente alla data predetta;

gli accrediti per ordini di rimborso già emessi dalla cessata Amministrazione e non ancora pagati, nonchè quelli che venissero in seguito emessi per trasporti anteriori al 1° gennaio e quanto altro potrà riferirsi all'Amministrazione stessa.

Le tasse di magazzinaggio relative ai trasporti della cessata gestione, svincolati posteriormente al 31 dicembre, dovranno essere conteggiate ed assunte a debito, dalle stazioni delle linee suddette e da quelle comuni sopra nominate, *separatamente* per ciascuna delle due Amministrazioni interessate, nelle gestioni di competenza.

Quando la cessata gestione non avesse il denaro sufficiente pel pagamento di assegni, rimborsi, caparre, ecc., dovrà provvedere con corrispondente sovvenzione dalla gestione Stato nei modi prescritti, assumendo debito dell'importo relativo nel conto corrente della « gestione stralcio ».

Gli introiti conseguiti dalla cessata gestione viaggiatori, bagagli e merci per incasso rilievi, svincoli, ecc., dovranno essere versati con giro di sovvenzione alla gestione Stato assumendone credito nei conti correnti di cessata gestione e debito nella gestione Stato.

Gli elaborati contabili relativi alla cessata gestione, nonchè i reclami per tasse in più percette, per avarie, indennizzi, ecc., riflettenti trasporti con data anteriore al 1° gennaio dovranno essere trasmessi ai competenti uffici delle ferrovie dello Stato.

Su tutti i documenti riflettenti la « gestione stralcio » e sulla relativa corrispondenza dovrà sempre essere apposta dalle stazioni e dagli uffici, in modo appariscente, la indicazione « gestione stralcio ».

Per effetto del passaggio alla Rete di Stato delle linee di cui trattasi, le stazioni della Rete dello Stato dovranno dal 1° gennaio 1918 scritturare nel servizio interno i trasporti diretti a stazioni delle linee stesse, nonchè i trasporti che ne provengono, in quanto abbiano data di spedizione dal 1° gennaio 1918 e successiva. Continueranno invece a scritturare nel servizio cumulativo quelli in arrivo che avessero data di spedizione anteriore al 1° gennaio 1918.

Per la contabilità delle entrate e delle spese si utilizzeranno, fino a nuovo avviso, i moduli in uso presso le Società cessanti, apponendo sui medesimi l'indicazione « Ferrovie dello Stato ».

Sui documenti riguardanti spese od entrate per il periodo anteriore al 1° gennaio 1918 si dovrà apportare l'indicazione « Cessata gestione », specificando il relativo importo nel caso di documenti interessanti cumulativamente anche spese od entrate di competenza delle Ferrovie dello Stato.

Le stazioni delle linee Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo effettueranno i versamenti dei loro introiti (compresi quelli delle cessate gestioni, assunti a debito come sovvenzioni) sotto l'osservanza delle prescrizioni richiamate nell'articolo 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate », pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 91-1917, alla Cassa Compartimentale di Roma e con la periodicità fissata in base all'Ordine di Servizio n. 184-1913, come in appresso:

— linea Roma-Albano-Nettuno: Albano e Anzio, periodicità di cui alla lettera *A*, versamento giornaliero; Marino lettera *B*, Nettuno lettera *C*, versamento ogni due giorni; Capannelle, Carroceto e Castel Gandolfo lettera *D*, versamento ogni cinque giorni.

Le stazioni di Carroceto e di Anzio sono rispettivamente incaricate della registrazione dei trasporti e del versamento dei prodotti delle fermate di Campo di Carne e di Padiglione;

— linea Roma-Ronciglione-Viterbo: Roma S. Pietro e Ronciglione lettera *A*, versamento giornaliero; Bracciano, Capranica e Manziana lettera *B*, Oriolo Romano, Vetralla e Viterbo P. R. lettera *C*, versamento ogni due giorni; Anguillara, Barbarano Romano, Bassano di Sutri, Cesano e Crocicchie lettera *D*, La Storta-Formello, S. Martino al Cimino, S. Onofrio lettera *E*, versamento ogni cinque giorni.

Le stazioni di Crocicchie, Ronciglione e Vetralla sono rispettivamente incaricate della scritturazione dei biglietti e del versamento delle case cantoniere di Madonna del Piano, Tre Croci e Vigna di Valle.

— Le stazioni della linea Varese-Porto Ceresio effettueranno i loro versamenti alla Cassa Compartimentale di Milano con la periodicità di cui appresso:

— Porto Ceresio lettera *A*, versamento giornaliero; Arcisate Brenno e Bisuschio Viggiù lettera *B*, versamento ogni due giorni; Induno Olona lettera *E*, versamento ogni cinque giorni.

Le competenze al personale di Movimento e di altri Servizi residenti nelle stazioni delle tre linee anzidette verranno pagate con gli incassi delle gestioni, su ordinativi emessi dalle Casse; le paghe al personale di sorveglianza e di manutenzione dipendente dal Servizio Lavori saranno affidate ad agenti pagatori rispettivamente delle Casse di Roma e di Milano.

VIII. *Materiale mobile, copertoni ed attrezzi di carico.* — In conseguenza del passaggio allo Stato delle linee di cui si tratta, passa in proprietà dello Stato anche il materiale rotabile e di esercizio delle linee stesse.

Col giorno 1° gennaio 1918 le stazioni di Roma Termini, Cecchina, Roma Trastevere, Viterbo Porta Fiorentina e Varese cesseranno per le linee stesse di compilare i modelli in vigore per lo scambio del materiale rotabile, dei copertoni e degli attrezzi di carico.

IX. *Carte di libera circolazione e biglietti di viaggio gratuiti e a prezzo ridotto.* — Per l'anno 1918 le carte di libera circolazione serie *A* e *At* comprendenti tutte le linee del compartimento di Roma saranno valide anche per le linee Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo; e le carte comprendenti tutte le linee del compartimento di Milano saranno valide anche per la linea Varese-Porto Ceresio.

I biglietti gratuiti e a prezzo ridotto per le linee suddette rilasciati entro il 31 dicembre 1917 dalla Società delle Ferrovie Secondarie Romane e dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo saranno validi fino alla scadenza in essi indicata, ma non oltre il 30 dicembre 1918.

X. *Contratti e convenzioni.* — Tutti i contratti e le convenzioni con terzi, riguardanti l'esercizio delle linee di cui si tratta, avranno vigore fino alla loro naturale scadenza o fino a quando non verrà diversamente disposto.

In base alle indicazioni contenute negli allegati *A* e *B*, analoghe aggiunte devono essere introdotte, nelle sedi opportune, nel volume I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. giugno 1914) », ed opportune modificazioni devono praticarsi, in relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio, nei prontuari e nelle pubblicazioni di Servizio in cui si parla delle linee di cui sopra.

Le stazioni e le fermate delle linee anzidette saranno fornite dall'ufficio Contabilità Prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze.

Restano annullati gli Ordini generali n. 7, 8 e 9 del 1908 e tutti gli Ordini di Servizio riguardanti il servizio cumulativo con le linee Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3. 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 166–1917.*

Elenco delle stazioni delle linee Varese-Porto Ceresio, Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo, con l'indicazione dei servizi cui sono abilitate e degli impianti fissi di cui sono provviste.

N. B. — I dati e i richiami delle colonne del prospetto qui sotto sono in corrispondenza con quelli dell'elenco alfabetico delle stazioni ecc. di cui il volume I, parte I del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914), nel quale elenco devono essere apportate, nelle sedi opportune, analoghe aggiunte.

Linea Varese-Porto Ceresio.

Stazioni, scali, fermate e case cantoniere	Linea	Compartimento — Numero e sede del riparto di movimento	Provincia	Numero della tabella polimetrica in cui trovansi comprese le stazioni, gli scali, ecc.	Servizi ai quali sono abilitate le stazioni, gli scali, ecc. — Viaggiatori	Bagagli	Merci a G. V.	Merci a P. V. Acc.	Merci a P. V. Ord.	Veicoli	Bestiame	Telegrammi di servizio e privati	Trasporti merci a domicilio	Impianti fissi — Piani caricatori di testa	Piani caricatori di fianco	Gru fisse (portata massima per tonnellata)	Bilancie a ponte (portata massima per tonnellata)	Sagoma limite
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	18	14	15	16	17	18	19
Arcisate Brenno	Gallarate-Porto Ceresio	Milano 3° Milano	Como	3	V	B	G	A	O	V	B	S	—			6	30	S
Bisuschio Viggiù.	id.	id.	id.	3	V	B	G	A	O	V	B	SP	—		F	6	30	S
Induno Olona	id.	id.	id.	3	V	B	G	A	O	V	B	S	—		F			S
Porto Ceresio (*h*).	id.	id.	d.	3	V	B	G	A	O	V	B	SP	—		F		30	S

(*h*) Stazione di scambio per il servizio di corrispondenza col lago di Lugano.

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 166–1917.*

Linea Roma-Albano-Nettuno.

Stazioni, scali, fermate e case cantoniere	Linea	Compartimento — Numero e sede del riparto di movimento	Provincia	Numero della tabella polimetrica in cui trovansi comprese le stazioni, gli scali, ecc.	Servizi ai quali sono abilitate le stazioni, gli scali ecc. — Viaggiatori	Bagagli	Merci a G. V.	Merci a P. V. Acc.	Merci a P. V. Ord.	Veicoli	Bestiame	Telegrammi di servizio e privati	Trasporti merci a domicilio	Impianti fissi — Piani caricatori di testa	Piani caricatori di fianco	Gru fissi portata massima per tonnellata	Bilancie a ponte portata massima per tonnellata	Sagoma limite
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Albano Laziale.	Roma-Albano-Nettuno	Roma 4° Roma	Roma	109 *bis*	V	B	G	A	O	V	B	SP			F	—	20	S
Anzio	id.	id.	id,	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F	—	30	S
Campo di Carne	id.	id.	id.	»	—	—	—	—	O (9)	—	—	—			F	—	—	S
Capannelle.	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O(10*a*)	V	B	SP			F	—	—	—
Carroceto	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F	—	30	S
Castel Gandolfo	id.	id.	id.	»	V	B	G	—	—	—	—	SP			—	—	—	—
Marino Laziale.	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F	—	20	S
Nettuno	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F	3	20	S
Padiglione	id.	id.	id.	»	—		—	—	O(10*b*)	—	—	—			—	—	—	—

(9) Limitatamente ai trasporti in partenza e per esclusivo conto della Casa Torlonia e suoi affittuari diretti, da eseguirsi in porto assegnato o senza aggravio di spesa anticipata o di assegno.

(10 *a*) Limitatamente ai trasporti a carro completo.

(10 *b*) Limitatamente ai trasporti in partenza per esclusivo conto della Casa Borghese e dei suoi affittuari diretti, da eseguirsi in porto assegnato e senza aggravio di spesa anticipata o di assegno, con applicazione delle tasse in base alla avvertenza C a pag. 5, senza bisogno di preventiva autorizzazione.

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 166-1917.*

Linea-Roma-Ronciglione-Viterbo.

Stazioni, scali, formato e case cantoniere	Linea	Compartimento — Numero e sede del riparto di movimento	Provincia	Numero della tabella polimetrica in cui trovansi comprese le stazioni, gli scali, ecc.	Servizi ai quali sono abilitate le stazioni, gli scali ecc.								Trasporti merci a domicilio	Impianti fissi				
					Viaggiatori	Bagagli	Merci			Veicoli	Bestiame	Telegrammi di servizio e privati		Piani caricatori		Gru fisse	Bilancie a ponte	Sagoma limite
							a G. V.	a P. V. Acc.	a P. V. Ord.					di testa	di fianco	portata massima per tonnellata	portata massima per tonnellata	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Anguillara	Roma-Viterbo	Roma 9° Roma	Roma	16	V	B	G	A	O	V	B	SP			F		30	S
Barbarano Romano	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F			S
Bassano di Sutri	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F		30	S
Bracciano	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F	6	30	S
Capranica-Sutri	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F		30	S
Cesano	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F			S
Crocicchie	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F			S
La Storta Formello	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F			S
Madonna del Piano (casa cantoniera)	id.	id.	id.	»	V (6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manziana	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F		30	S
Oriolo Romano	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F	6	30	S
Roma S. Pietro	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B (12)	SP			F		30	S
Ronciglione	Capranica-Ronciglione	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F		30	S
S. Martino al Cimino	Roma-Viterbo	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F		—	S
S. Onofrio	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F		30	S
Tre Croci (casa cantoniera)	id.	id.	id.	»	V (6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vetralla	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP			F		30	S
Vigna di Valle (casa cantoniera)	id.	id.	id.	»	V (6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viterbo Porta Romana	id.	id.	id.	»	V	B	G	A	O	V	B	SP	GP		F	6	30	S

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 166-1917.*

(3) Milano-Arona e Gallarate-Porto Ceresio.

Milano C., Porta Garibaldi e scalo Via Farini (1).																								
Bovisa.	5																							
Musocco.	6	2																						
Rho.	14	10	8																					
Vanzago.	19	15	13	5																				
Parabiago.	24	20	18	10	5																			
Canegrate.	26	22	20	12	8	3																		
Legnano.	29	25	23	15	11	6	3																	
Busto Arsizio.	34	30	28	20	16	11	9	6																
Gallarate.	41	37	35	27	23	18	16	13	8															
Casorate Sempione.	45	41	39	31	27	22	20	17	12	5														
Somma Lombardo.	49	45	43	35	31	26	23	20	15	8	4													
Vergiate.	53	49	47	39	34	30	27	24	19	12	8	4												
Sesto Calende.	58	54	52	44	40	35	33	30	25	18	13	10	6											
Dormelletto.	64	60	58	50	45	41	38	35	30	23	19	15	12	6										
Arona e scalo lacuale (2).	67	63	61	53	49	44	41	39	34	26	22	19	15	9	4									
Cavaria Oggiona.	46	42	40	32	28	23	21	18	13	5	10	13	17	23	28	31								
Albizzate.	49	45	43	35	31	26	24	21	16	8	13	16	20	26	31	34	3							
Castronno.	52	48	46	38	34	29	27	24	19	11	16	19	23	29	34	37	6	3						
Gazzada.	56	52	50	42	38	33	31	28	23	15	20	23	27	33	38	41	10	7	5					
Varese.	60	56	54	46	42	37	35	32	27	19	24	27	31	37	42	45	14	11	9	5				
Induno Olona.	64	60	58	50	46	41	39	36	31	23	28	31	35	41	46	49	18	15	13	9	4			
Arcisate Brenno.	66	62	60	52	48	43	41	38	33	25	30	33	37	43	48	51	20	18	15	11	7	3		
Bisucchio Viggiù	70	66	64	56	52	47	45	42	37	29	34	37	41	47	52	55	24	21	19	15	10	7	4	
Porto Ceresio	74	70	68	60	56	51	49	46	41	33	38	41	45	51	56	59	29	26	23	19	15	11	9	5

(1) Le distanze da e per Milano Centrale valgono anche per i trasporti da e per Milano Porta Sempione, da e per Milano Porta Vittoria e da e per Milano Nuova Centrale.
(2) Per la tassazione dei trasporti da e per lo scalo lacuale di Arona, vedasi Allegato N. 8 alle Tariffe.

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 166–1917.*

(76) Roma Trastevere-Attigliano (Via Viterbo)

con diramazione Capranica Sutri-Ronciglione.

Stazione	Roma Trastevere	Roma S. Pietro	S. Onofrio	La Storta Formello	Cesano	Anguillara	Crocicchie	Vigna di Valle	Bracciano	Manziana	Oriolo Romano	Bassano di Sutri	Capranica Sutri	Madonna del Piano	Ronciglione	Barbarano Romano	Vetralla	Tre Croci	S. Martino al Cimino	Viterbo Porta Romana	Viterbo Porta Fiorentina	Montefiascone	Celleno	Grotte S. Stefano	Sipicciano
Roma Trastevere																									
Roma S. Pietro	4																								
S. Onofrio	10	7																							
La Storta Formello	18	16	9																						
Cesano	27	24	18	9																					
Anguillara	30	27	21	12	4																				
Crocicchie	35	32	26	17	9	6																			
Vigna di Valle	39	36	29	21	12	9	4																		
Bracciano	43	40	34	25	17	14	8	5																	
Manziana	48	45	39	30	21	18	13	10	5																
Oriolo Romano	53	50	43	35	26	23	18	15	10	5															
Bassano di Sutri	58	55	49	40	32	29	23	20	16	11	6														
Capranica Sutri	62	59	53	44	36	33	27	24	19	15	10	4													
Madonna del Piano	65	62	56	47	39	36	30	27	22	18	13	7	3												
Ronciglione	70	67	61	52	44	41	35	32	27	23	18	12	8	6											
Barbarano Romano	67	64	58	50	41	38	33	29	25	20	15	10	6	9	14										
Vetralla	73	69	63	55	46	43	38	34	30	25	20	15	11	14	19	6									
Tre Croci	76	72	66	58	49	46	41	37	33	28	23	18	14	17	22	9	4								
S. Martino al Cimino	82	79	73	64	55	52	47	44	39	34	30	24	20	23	28	15	10	7							
Viterbo Porta Romana	86	82	76	68	59	56	51	47	43	38	33	28	24	27	32	19	14	10	4						
Viterbo Porta Fiorentina	87	84	78	69	61	58	52	49	44	40	35	29	25	28	33	20	15	12	6	2					
Montefiascone	100	96	90	82	73	70	65	61	57	52	47	42	38	41	46	33	28	24	18	14	13				
Celleno	106	103	96	88	79	76	71	67	63	58	53	48	44	47	52	39	34	31	24	21	19	7			
Grotte S. Stefano	110	107	100	92	83	80	75	72	67	62	57	52	48	51	56	43	38	35	28	25	23	11	5		
Sipicciano	121 / 114	118 / 116	111	103	94	91	86	83	78	73	68	63	59	62	67	54	49	46	39	36	34	22	16	11	
Attigliano	126 / 108	123 / 110	117 / 116	108	100	97	91	88	83	79	74	68	65	68	73	59	54	51	45	41	40	27	21	17	6

Ove figurano due distanze, la seconda è computata per la via di Orte.

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 166-1917.*

(109 *bis*) Roma-Albano-Nettuno.

Roma Termini										
11	Capannelle									
24	13	Marino Laziale								
27	16	4	Castel Gandolfo							
30	19	6	3	Albano Laziale						
35 29	24	12	8	6	**Cecchina**					
47 42	36	24	21	18	13	Carroceto				
52 46	41	29	25	23	17	5	Campo di Carne (Raddoppio)			
56 51	45	33	30	27	22	9	5	Padiglione (Raddoppio)		
64 59	54	41	38	35	30	18	13	9	Anzio	
67 62	56	44	41	38	33	21	16	12	3	**Nettuno**

NB. Ove figurano due distanze, la seconda è computata per la via di Ciampino.

Circolare N. 87. (M. V. C.).

Circolazione carri di proprietà privata.

La Società « Conservazione legno e distillerie catrame », che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri-serbatoio da catrame liquido del gruppo 912,000, ha trasferita la propria sede in Milano da piazza Belgioioso 2 a via Bigli 5.

Conseguentemente dovrà essere modificata l'intestazione della Ditta stessa a pag. 51 e 52 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S., edizione 30 giugno 1914.

Inoltre la Ditta « Edoardo Gerhardt », che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri-serbatio da vino del gruppo 932,000, ha trasferito la propria sede in Genova da piazza S. Sabina 2 a via Cairoli 1.

Dovrà perciò essere modificata l'intestazione della Ditta stessa da pag. 131 a 137 del suddetto Elenco.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 88. (R.).

Proroga del ritiro della valuta divisionaria di argento.

In relazione alle comunicazioni di cui nella circolare n. 83 (R.), inserita nel Bollettino ufficiale n. 48 del 29 novembre u. s., si avverte che, con decreto Luogotenenziale n. 1990, in data 9 dicembre corrente, il cambio della valuta divisionaria d'argento di

conio nazionale presso gli uffici a ciò autorizzati è stato prorogato a tutto il giorno 30 aprile 1918.

Sino a tale data le stazioni e gli uffici ferroviari potranno perciò continuare ad accettare nei pagamenti tali specie di valuta.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Il ministro della guerra con i sotto indicati decreti ha escluso dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni le seguenti Ditte:

1°) Con decreto 22 novembre 1917, n. 816 le Ditte Vaiani Ezio fu Giovanni commerciante e Civi Decio di Orlando, commerciante, entrambe di Perugia;

2°) Con decreto 24 novembre 1917, n. 800 la Ditta Rangoni Luigi di Firenze, via Pisana n. 1, nella persona del sig. Rangoni Luigi fu Mosè commerciante.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Opere pubbliche - Danni - Eccezione d'incompetenza sollevata in corso di giudizio.

Il difetto di giurisdizione può farsi valere e rilevarsi di ufficio in ogni stato e grado della causa, senza che si abbia una preclusione processuale per essersi in precedenza ammessa dal magistrato, senza contrasto delle parti, una perizia su obbietto che appaia in seguito esorbitare dalla competenza dell'autorità giudiziaria.

È incompetente il magistrato ordinario ad ordinare opere, che comunque tocchino il regime delle acque pubbliche.

CASSAZIONE ROMA - Sezioni Unite — Sent. 28 novembre 1917 (Mortara P. P. - *Est.* Faggella) — Ferrovie Stato e Ditta Brizzi, Figna e Cremonini.

IN DIRITTO.

Osserva che il Tribunale di Parma, nella sua prima sentenza 27-30 settembre 1914, su richiesta della Ditta e senza opposizione da parte dell'Amministrazione delle ferrovie, ammise una perizia, non soltanto per accertare i danni già prodotti, ma per determinare e stabilire quali opere fossero necessarie ad evitare danni futuri.

E in questa prima proposizione del giudizio non fu opposta nè discussa l'eccezione d'incompetenza assoluta o di mancanza di giurisdizione dell'autorità giudiziaria: da questa situazione processuale trasse la Corte di merito, nella sentenza ora impugnata, la conseguenza che si sia formato il giudicato con la citata sentenza del Tribunale, che ebbe incontrastata esecuzione con l'esaurimento del disposto mezzo istruttorio.

Ma siffatta conseguenza e il concetto giuridico che le sta a base sono in contrasto con i principii del diritto processuale e col sistema seguito del vigente Codice di procedura civile.

Innanzi tutto non può parlarsi di giudicato, nel suo preciso e ristretto significato giuridico, poichè non fu emanata nessuna decisione che pregiudicasse il merito della controversia o comunque negasse o stabilisse un diritto qualsiasi nell'una o nell'altra parte contendente.

Nemmeno, poi, può vedersi nel pronunziato del Tribunale una preclusione, che processualmente impedisca di eccepire o rilevare d'ufficio e dichiarare l'incompetenza assoluta dell'autorità giudiziaria. Il contenuto di quella pronuncia è l'ammissione della perizia e cioè l'ordine d'istruire la causa con la esecuzione di quel mezzo istruttorio: onde l'unica conseguenza giuridica che se ne può trarre è la *legittimità* incontrastabile dell'istruzione eseguita.

È rimasta quindi impregiudicata e salva ogni indagine tanto nel merito della controversia o sul diritto contestato, quanto sul presupposto logico e giuridico della legittimità dei poteri nel giudice per affermarlo o escluderlo definitivamente.

Il Codice di procedura civile dispone appunto che solo l'incompetenza per territorio dev'essere eccepita in *limine litis,* stabilendo così una preclusione nel caso in cui l'eccezione non venga in tempo proposta, ma l'incompetenza assoluta (e quindi anche il difetto di giurisdizione) può farsi valere ed essere rilevata di ufficio in ogni stato e grado della causa.

Nè vale opporre che la perizia sia stata ammessa senza contrasto o col consenso dell'Amministrazione ferroviaria: poichè qui trattasi di mancanza di giurisdizione del giudice adito e non di competenza prorogabile per volere delle parti.

Osserva che l'art. 124 della legge sui lavori pubblici, modificato dalla posteriore legge 30 marzo 1913, ha riversato la polizia e la tutela sul regime delle acque all'autorità amministrativa, attuando ed estendendo il principio contenuto negli articoli 2 e 4 della legge sul contenzioso amministrativo, ha escluso dalla competenza dell'autorità giudiziaria ogni provvedimento che, comunque, si riferisca a quel regime, che dia cioè diritto a modificare, variare o regolare il corso delle acque pubbliche.

Ora, la stessa sentenza riconosce che le opere le quali si sarebbero dovute costruire per impedire danni futuri al fondo della Ditta, avrebbero modificato il corso della corrente.

Infatti si trattava di divergere o di diminuire l'impeto delle acque, che, per effetto del pennello costruito, si abbatteva con maggior forza contro la sponda sinistra del torrente, su cui trovasi lo stabilimento e il terreno dell'attrice: e ciò non si potrebbe ottenere se non regolando in modo diverso il corso delle acque, come sostanzialmente ha riconosciuto la stessa sentenza, ammettendo che la costruzione delle nuove opere dovesse essere soggetta all'approvazione e all'assenso dell'autorità amministrativa. Del resto in base alle domande formulate dalla Ditta avanti il Tribunale e ripetute in appello, con le quali si pretendeva che si attuassero i criteri esposti nella perizia Corbellini, era manifesto il fine a cui era diretto il provvedimento invocato: quello di correggere la direzione della corrente e cioè di modificare e regolare diversamente il regime delle acque, invadendo così la sfera di attribuzione interamente devoluta all'autorità amministrativa.

Nè il fatto che il pennello era destinato a rimanere integro ed immutato escludeva questo fine, perchè il corso della corrente si sarebbe dovuto pur modificare con le nuove opere; e l'approvazione e l'assenso dell'autorità amministrativa a cui, secondo la sentenza, se ne sarebbe dovuta sottoporre la costruzione, poteva render vano il provvedimento del magistrato, privandolo di quell'efficacia obbligatoria che è insita e connaturata alla sua indole.

In base alle esposte considerazioni è pertanto manifesta la incompetenza assoluta dell' autorità giudiziaria, e conseguentemente la sentenza deve essere annullata relativamente al capo, in cui riformando il pronunziato dei primi giudici, estende l'incarico del perito all'accertamento delle opere necessarie ad evitare danni futuri.

Le spese vanno a carico del soccombente.